

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020



Kulje  viisaasti


SOSIAALI- JA
TERVEYSMINISTERIÖ


Liikenne- ja
viestintäministeriö


Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

 **Poljin**
Pyöräilykuntien verkosto ry.

 **Kuntaliitto**
Kommunförbundet


YMPÄRISTÖMINISTERIÖ
MILJÖMINISTERIET
MINISTRY OF THE ENVIRONMENT

 **HSL**
HRT




KUOPIO

OULU

LAHTI

Motiva

Kävelyn ja pyöräilyn
valtakunnallinen
toimenpidesuunnitelma 2020

Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012

*Kannen kuvat: Liikenneviraston kuva-arkisto ja Reijo Helaakoski
Raportin valokuvat: Reijo Helaakoski s. 15, 32, 40, 46, 53; Liikenneviraston kuva-arkisto s. 11, 64;
Pyöräilykuntien verkosto ry s. 18, 23, 36, 43*

ISSN-L 1798-8217
ISSN 1798-8217
ISBN 978-952-255-078-1

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-8217
ISSN 1798-8225
ISBN 978-952-255-079-8

Kopijyvä Oy
Kuopio 2012

Julkaisua (myy)/saatavana
paino.kuopio@kopijyva.fi

Liikennevirasto
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelin 020 637 373

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikennevirasto, liikennesuunnitteluosasto, Helsinki 2012. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012. 71 sivua. ISSN-L 1798-8217, ISSN 1798-8217, ISBN 978-952-255-078-1, ISSN 1798-8225 (pdf), ISBN 978-952-255-079-8 (pdf).

Avainsanat: kävely, pyöräily, strategiat, liikennejärjestelmä, liikennepolitiikka, kaupunkisuunnittelu, liikkuminen

Tiivistelmä

Liikenne- ja viestintäministeriön keväällä 2011 julkaisema Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia tähtää siihen, että kävelyllä ja pyöräilyllä on omat, poliittisesti tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä muiden kulkutapojen joukossa. Strategia ja tämä toimenpidesuunnitelma muodostavat kokonaisuuden, jonka tavoitteena on lisätä kävely- ja pyörämatkojen määrää 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä ja vastaavasti vähentää henkilöautomatkoja. Tavoitteen saavuttamisen edellytyksiä ovat laaja-alainen toimenpidevalikoima sekä yhteistyö valtion, kuntien ja yksityisen sektorin kesken. Liikennepolitiikassa ja kaupunkisuunnittelussa kävely ja pyöräily on tunnustettava perusliikkumismuodoiksi, ja niiden edistäminen on otettava konkreettiseksi osaksi yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä.

Toimenpidesuunnitelman tavoitteena on kannustaa ja mahdollistaa ihmisiä valitsemaan kävely tai pyöräily ainakin osalla matkoistaan. Potentiaalia kulkutapaosuuksien muutokseen on kaikenkokoisissa kunnissa, kaikissa väestöryhmissä ja monentyypisillä matkoilla.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on perinteisesti ollut liikenneturvallisuus- ja infrastruktuuripainotteista. Merkittävää muutosta liikkumisvalinnoissa ei kuitenkaan voida saavuttaa vain rakentamalla uusia jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Lisäksi tarvitaan asenteisiin vaikuttamista, olemassa olevien väyläverkkojen laatutason nostoa sekä kävelyä ja pyöräilyä suosivaa yhdyskuntarakennetta ja palveluverkkoa.

Toimenpidesuunnitelma on monen tahon yhteinen linjaus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvittavista toimista. Esitetyt toimenpiteet viedään käytäntöön valtion ja kuntien omissa suunnitelmissa, toiminnanohjauksessa ja toteutuksessa. Suunnitelman toimeenpanoa seurataan säännöllisesti.

Toimenpidesuunnitelma on jaettu neljään kokonaisuuteen, jotka koskevat 1) asenteisiin vaikuttamista, 2) infrastruktuuria, 3) yhdyskuntarakennetta sekä 4) hallinnon rakenteita ja lainsäädäntöä. Näiden alla on esitetty yhteensä 33 toimenpidettä vastuutahoineen. Keskeiset linjaukset kussakin kokonaisuudessa ovat seuraavat:

Tärkeät valinnat

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi liikkumistapojen on muututtava niiden kansalaisten parissa, jotka nyt autoilevat tai kulkevat auton kyydissä suuren osan matkoistaan. Tavoitteena on muuttaa tämän ryhmän kulkutapavalintoja niissä tilanteissa, joissa kävely tai pyöräily tarjoaa käyttökelpoisen, toimivan ja haluttavan vaihtoehdon. Ison ihmisjoukon pienistäkin muutoksista syntyy iso vaikutus.

Motivointia ja tiedon levittämistä tarvitaan kansalaisille, päättäjille ja suunnittelijoille. Tietoa esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn konkreettisista hyödyistä on runsaasti olemassa, mutta se ei aina välity sille joka tekee asiaan liittyviä päätöksiä.

Keskeiset keinot kulkutapavalintoihin vaikuttamiseen ovat

- kävelyn ja pyöräilyn markkinointi ja muut liikkumisen ohjauksen toimenpiteet
- kävelyn ja pyöräilyn välineiden, varusteiden ja palvelujen kehittäminen ja käytön edistäminen

Reitti selvä

Kansainväliset ja suomalaiset kokemukset osoittavat pyöräilyn suosion salaisuudeksi sen, että arkimatkat on käytännöllistä ja helppoa tehdä pyörällä. Terveys- ja ympäristöystävällisyys ja ruuhkien välttäminen ovat tervetulleita sivuvaikutuksia, mutta harvoin pääsyitä kulkea pyörällä. Olosuhteet pitää luoda sellaiseksi, että asukkaat kokevat pyöräilyn sujuvaksi, mukavaksi, turvalliseksi ja nopeaksi matkantekotavaksi.

Kävelyn suosioon pätevät pääosin samat vaatimukset kuin pyöräilyyn. Jalan liikkumisessa korostuu kuitenkin vielä enemmän houkutteleva, ihmisen mittainen kaupunkiympäristö. Kävelymatka on kokemus. Tarvitaan ympäristöä, joka kutsuu ihmiset kävelemään.

Keskeiset keinot kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi ovat

- paikalliset linjaukset kävelyn ja pyöräilyn asemasta ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteiden tarkistaminen
- houkuttelevan jalankulkuympäristön rakentaminen ja autoliikenteen rauhoittaminen
- pyöräilyreittien laatutason parantaminen ja puuttuvien linkkien rakentaminen
- kunnollisen pyöräpysäköinnin järjestäminen
- jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kunnossapito

Kaikki lähellä

Matkan pituus on keskeinen kulkutavan valintaa ohjaava tekijä. Nykyiset kehityssuunnat, yhdyskuntien hajautuminen ja palvelupisteiden vähentyminen, pidentävät matkojen pituuksia heikentäen kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Samalla autonomistuksen kasvu, varsinkin autokaupunkialueella yleinen perheen toinen auto, vähentää merkittävästi muiden kulkutapojen käyttöä.

Maankäytön suunnittelussa tulee olla olennaisena lähtökohtana kävelyn ja pyöräilyn edellytysten varmistaminen. Kaupunkiseutujen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeille ja pienempien taajamien keskustojen tuntumaan sijoittuva asunto- ja toimitilarakentaminen on avainasemassa. Julkisen ja yksityisen palveluverkon kehitystä on tärkeää ohjata siten, että palvelut ovat saavutettavissa myös jalan ja pyörällä.

Keskeiset keinot, joilla turvataan mahdollisuus tehdä arkipäivän matkat jalan ja pyörällä, ovat

- lyhyisiin etäisyyksiin ja sekoittuneisiin toimintoihin perustuvien jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeiden parantaminen ja lisärakentaminen
- julkisten ja kaupallisten lähipalvelujen vahvistaminen
- maankäyttöön hyvin kytkeytyvän jalankulku- ja pyöräilyverkon sekä kiinteistöjen pyöräpysäköinnin suunnittelu ja osoittaminen eriasteisissa kaavoissa

Järjestelmä toimii

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on vietävä tavoitelauseista konkreettiseksi osaksi yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Hyvä tahto ei riitä, vaan tarvitaan kävelyä ja pyöräilyä edistäviä valintoja yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavissa päätöksissä ja resurssien jaossa.

Sekä liikennesektorin rahoituksessa että henkilöresursoinnissa tulisi pyrkiä siihen, että eri kulkumuotoja resursoidaan tavoiteltavan kulkumuotojakauman mukaisesti. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet ovat yksittäisinä pieniä ja myös edullisia verrattuna isoihin liikennehankkeisiin.

Tahto ja tavoitteisiin sitoutuminen punnitaan myös silloin, kun kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii taloudellisia kannustimia työmatkakävelyn ja -pyöräilyn edistämiseksi tai autoilua rajoittavia toimenpiteitä, kuten nopeuksien hillintää ja liikennetilän uudelleenjakoa.

Keskeiset keinot kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi ovat

- kävelyn ja pyöräilyn nostaminen selvästi nykyistä enemmän esille valtion ja kuntien liikennepolitiikassa
- kävelyä ja pyöräilyä tukevat työmatkaliikenteen taloudelliset kannustimet
- riittävät ja osaavat henkilöresurssit jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluun ja edistämiseen sekä kävelyn ja pyöräilyn määrien seuranta
- kävelyn ja pyöräilyn kasvua ja turvallisuutta tukevat liikennesäännöt, niitä koskeva tiedotus ja valvonta.

Esipuhe

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on usein asetettu tavoitteeksi politiikka- ja strategiasolla, mutta konkreettinen, valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma on tähän asti puuttunut. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma sisältää tärkeimmät kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet vuoteen 2020 mennessä.

Kävelyn ja pyöräilyn merkittävän kasvun toteutuminen edellyttää yhteistyötä valtion, kuntien ja yksityisen sektorin kesken. Toimenpidesuunnitelma onkin monen tahon yhteinen linjaus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvittavista toimista. Esitetyt toimenpiteet viedään käytäntöön valtion ja kuntien omissa suunnitelmissa, toiminnanohjauksessa ja toteutuksessa.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

Liikennevirasto	Mervi Karhula, puheenjohtaja
Liikennevirasto	Tytti Viinikainen
Pirkanmaan ELY-keskus	Erika Helin (Viinikaisen varajäsen)
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus	Markku Järvelä
Liikenne- ja viestintäministeriö	Katariina Myllärniemi
Liikenne- ja viestintäministeriö	Anna-Liisa Tarvainen (31.5.2011 asti)
Liikenne- ja viestintäministeriö	Mikko Karhunen (1.6.2011 alkaen)
Ympäristöministeriö	Kaisa Mäkelä
Sosiaali- ja terveysministeriö	Mari Miettinen
Tampereen kaupunki	Timo Seimelä
Oulun kaupunki	Jaakko Ylinampa
Lahden kaupunki	Unto Räty
Kuopion kaupunki	Leo Kosonen
Rauman kaupunki	Leena Ruusu-Viitanen
Helsingin seudun liikenne	Outi Janhunen
Pyöräilykuntien verkosto ry	Matti Hirvonen
Motiva	Johanna Taskinen (28.2.2011 asti)
Motiva	Sonja Heikkinen (1.3.2011 alkaen)

Lisäksi kutsuttuna asiantuntijana työskentelyyn osallistui Silja Siltala Kuntaliitosta. Suunnitelmaa laadittaessa käytiin laajaa vuorovaikutusta kuntien, eri hallinnonalojen viranomaisien ja muiden yhteistyötahojen kanssa mm. työpajoissa ja haastatteluin.

Työ tehtiin Liikenneviraston toimeksiannosta. Työn laatimisesta vastasivat Heljä Aarnikko, Sito Tampere Oy ja Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy. Työhön osallistuivat lisäksi Jenni Karjalainen, Kati Kiiskilä ja Noora Airaksinen Sitosta sekä Ville Voltti ja Annamari Ruonakoski Lineasta. Tilaajan puolelta työstä vastasivat Tytti Viinikainen sekä projektiryhmä, johon kuuluivat Jorma Helin Liikennevirastosta, Erika Helin Pirkanmaan ELY-keskuksesta, Mari Ahonen Uudenmaan ELY-keskuksesta ja Sonja Tynkynen Pohjois-Savon ELY-keskuksesta.

Helsingissä helmikuussa 2012

Liikennevirasto

Liikennesuunnitteluosasto

Sisällys

1	LÄHTÖKOHDAT	8
2	MITÄ TAVOITELLAAN?	12
2.1	Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt	12
2.2	Strategiset linjaukset.....	14
3	KEIHIN VAIKUTTAA?.....	16
3.1	Nykytila	16
3.2	Kävelyn ja pyöräilyn kasvupotentiaali.....	19
3.3	Yhteenveto: tarvitaan laaja kohderyhmä	22
4	TOIMENPITEET	24
4.1	Tärkeät valinnat.....	25
4.1.1	Rutiinien ja tottumusten murtaminen.....	25
4.1.2	Palvelut ja teknologia arjen apuna.....	30
4.2	Reitti selvä	32
4.2.1	Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan.....	32
4.2.2	Jalankulku houkuttelevaksi	34
4.2.3	Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla	37
4.2.4	Matkaketjut toimiviksi.....	41
4.2.5	Kunnossapito kuntoon	43
4.3	Kaikki lähellä	45
4.3.1	Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan.....	45
4.3.2	Palvelut lähelle	48
4.3.3	Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin	49
4.4	Järjestelmä toimii.....	50
4.4.1	Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta	50
4.4.2	Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita	53
4.4.3	Ryhdytään toimeen.....	55
5	MITÄ SITTEN?.....	59
5.1	Suunnitelman toteuttaminen.....	59
5.2	Kustannukset ja rahoitus	61
5.3	Seuranta	63
5.4	Vaikutukset.....	66
6	SUUNNITELMAN LAATIMISPROSESSI JA VUOROVAIKUTUS	69
	LÄHTEET	70

1 Lähtökohdat

Kävely ja pyöräily ovat historiallisesti merkittäviä kulkutapoja, joiden kulkutapaosuus alkoi kuitenkin Euroopassa 1950–70-luvuilla voimakkaasti vähentyä autoistumisen myötä. Useissa kaupungeissa ja kunnissa, myös Suomessa, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja turvallisuuden parantaminen pääosin infrastruktuuria rakentamalla on ollut määrätietoista jo 1960-luvulta alkaen. Karkeasti arvioiden Suomessa on tällä hetkellä noin 16 000 kilometriä kevyen liikenteen väyliä.

Kävelyyn ja pyöräilyyn panostamisen aste ja toimintaympäristön erilaisuus ovat kuitenkin johtaneet merkittäviin eroihin kuntien välillä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksissa. Suomalaisissa kunnissa kävely- ja pyöräilymatkojen osuus kaikista matkoista vaihtelee 15–40 % välillä.

Osa kaupungeista on viime vuosina laatinut kävelyn ja pyöräilyn strategian tai kehittämissuunnitelman, ja joissakin kunnissa ja kaupungeissa edistämistyötä on muutenkin tehty määrätietoisesti. Monet kunnat ovat myös verkostoituneet keskenään esimerkiksi Pyöräilykuntien verkosto ry:n, liikkumisen ohjauksen verkostotyön tai erilaisen kehittämishankkeiden kautta. Kuitenkin on paljon kaupunkeja ja kuntia, joissa kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö on vielä alussa. Hyvien käytäntöjen ja tietouden levittäminen kuntien välillä onkin olennaista.

Myös maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa kävely ja pyöräilyn edistäminen on ollut esillä. Erityisesti kävely- ja pyöräilymyönteisen yhdyskuntarakenteen tuottaminen on nähty kriittiseksi toimenpiteeksi. Myös väylähankkeet, keskustojen viihtyisyys, jalankulkua ja pyöräilyä suosivat ja sujuvoittavat liikennejärjestelyt, pyöräpysäköinti ja liityntä joukkoliikenteeseen ovat olleet suunnitelmissa esillä.

Valtakunnallisille linjauksille on tarve

Vaikka kävelyä ja pyöräilyä on edistetty alueellisella tasolla, Suomesta on puuttunut valtakunnallinen toimintalinjaus kävelyn ja pyöräilyn nostamiseksi nykyistä suositummaksi kulkutavaksi. Vuonna 2001 valmisteltiin liikenne- ja viestintäministeriön johdolla ehdotukset kävely- ja pyöräilypoliittisiksi ohjelmiksi, mutta niitä ei virallisesti hyväksytty eikä niiden toimeenpanoa ole seurattu. Tarve toimintalinjausten laatimiselle tuotiin esiin muun muassa hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa vuonna 2008.

Viime vuosina keskusteluun ovat nousseet alati lisääntyvät liikkumattomuuden aiheuttamat terveysongelmat ja arkiliikkumisen tärkeys. Terveellisiin liikkumistapoihin kannustava arkiympäristö on kirjattu valtioneuvoston periaatepäätöksissä Terveyttä edistävän liikunnan ja ravinnon kehittämislinjoissa (2008) sekä Liikunnan edistämisen linjoissa (2008). Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on ollut myös esillä joukkoliikenteen liityntäkulkutapana.

Tämän toimenpidesuunnitelman laadinnan taustalla on vuonna 2009 julkaistu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020, joka asetti tavoitteeksi joukkoliikenteen kehittämisen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisen siten, että lyhyitä henkilöautomatkoja saadaan suunnattua kestävämpiin kulkumuotoihin. Kävelyn ja pyöräilyn osalta määrällinen tavoite on, että

vuonna 2020 Suomessa tehdään 20 % enemmän matkoja jalan tai pyörällä kuin vertailuvuonna 2005.

Varsinaisen kävelyn ja pyöräilyn strategiatyön aloitti liikenne- ja viestintäministeriön alkuvuodesta 2011 julkaisema Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020¹. Strategia muodostaa yhdessä tämän toimenpidesuunnitelman kanssa kokonaisuuden, jonka toteuttamisella tavoitellaan edellä mainittua määrällistä kasvua. Kataisen hallituksen hallitusohjelmassa on kävelyn ja pyöräilyn osalta viitattu ko. strategiaan. Hallituskaudelle 2011–2015 on linjattu seuraavaa²: "Kehitetään määrätietoisesti pyörä- ja kävelytieverkkoa ja edistetään kävely- ja pyöräilystrategian toimenpiteitä."

Toimenpidesuunnitelman keskeinen tavoite on edellä mainittu kävely- ja pyörämatkojen määrän lisääminen 20 prosentilla. Lisäyksen tulisi olla siirtymää henkilöautomatkoista. Suurin potentiaali on lyhyiden automatkojen korvaamisessa kävelyllä ja pyöräilyllä. Tämä tavoite on olennaisesti ohjannut toimenpiteiden valintaa. Kyseinen painotus on vaikuttanut muun muassa siihen, että pyörämatkailun edistäminen ei sisälly tämän suunnitelman kärkitoimenpiteisiin. Liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden näkökulmat on otettu suunnitelmassa huomioon läpäisevästi. Samoihin aikoihin toimenpidesuunnitelman laadinnan kanssa on Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan johdolla valmistunut Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma 2011–2014, jossa on useita kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuteen vaikuttavia toimenpiteitä.

Lähtökohtana laaja-alaisuus ja liikennejärjestelmänäkökulma

Suomessa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on keskittynyt erityisesti infrastruktuuriin, kuten pyöräteiden ja kävelykatujen rakentamiseen. Kansainvälisesti verrattuna suomalaisten kaupunkien kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri on määrällisesti hyvällä tasolla, mutta laadun osalta ollaan merkittävästi jäljessä Euroopan kärkimaista.³ Suomessa on paljon pyöräteitä, mutta niiden laadussa ja jatkuvuudessa on parantamisen varaa.⁴ Ylipäätään tarpeena on kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpidevalikoiman laajentaminen sekä infrastruktuurin osalta painopisteen siirtäminen määrästä laadun parantamiseen.

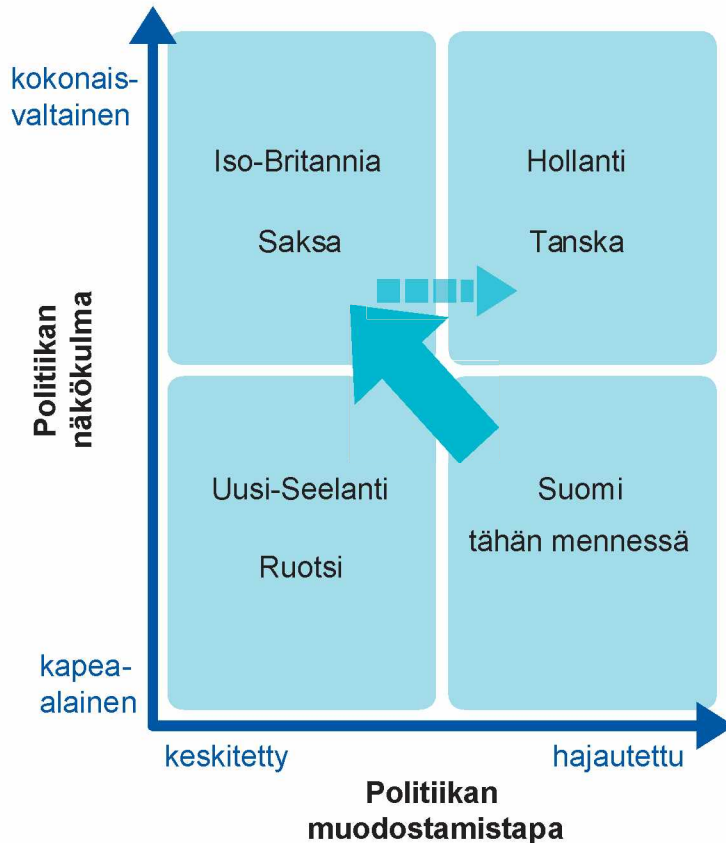
Eurooppalaisten kokemusten mukaan onnistuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä vaatii jatkuvuutta ja kokonaisvaltaisuutta. Kriittistä on varmistaa resurssit kävely- ja pyöräilypolitiikan jatkuvalle edistämiselle. Samalla on muodostettava jatkuva toimintatapa vertikaaliselle (valtakunnallinen - seudullinen - paikallinen) ja horisontaaliselle (eri hallinnonalat - järjestöt - yksityinen sektori) yhteistyölle.

Eurooppalaisten kävely- ja pyöräilymaiden käytäntöjä kartoittaneessa selvityksessä⁵ on jaoteltu kansallista kävely- ja pyöräilypolitiikka kahdella ulottuvuudella:

- Onko politiikan muodostamistapa hajautettu (= lähinnä kaupunkien ja seutujen vastuulla) vai keskitetty (= on laadittu myös valtakunnallinen strategia)
- Onko politiikan näkökulma kapea-alainen (= vain infrastruktuuriin liittyvät toimet) vai kokonaisvaltainen (= mukana myös markkinointia, palveluja, maankäyttöä, muitakin kuin julkisen sektorin toimijoita)

Tätä kautta voidaan hahmottaa neljä erilaista tapaa tehdä kävely- ja pyöräilypolitiikkaa. Oheisessa kuvassa on sijoitettu eri maita sen mukaan, millaista lähestymistapaa niissä on viime aikoina käytetty. Pyöräilymaina tunnetuissa Tanskassa ja Hollannissa alueilla ja/tai kaupungeilla on voimakas motivaatio ja mahdollisuudet toteuttaa laaja-alaista kävely- ja pyöräilypolitiikkaa, jolloin kansallisen tason rooli on lähinnä vain

alueita tukeva. Tähän malliin on kuitenkin siirrytty keskitetyn ja kokonaisvaltaisen lähestymistavan kautta; esim. Hollannissa kansallinen pyöräilyn edistämissuunnitelma laadittiin vuonna 1990, ja sen seurauksena vuoteen 1996 mennessä lähes jokaiseen kuntaan oli tehty oma pyöräilysuunnitelma.⁶



Kuva 1. Jäsennys muutamien maiden pyöräilypolitiikasta. Lähde: Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa⁵.

Kuvassa on nuolella esitetty tämän toimenpidesuunnitelman tavoite. Suomessa voidaan katsoa vallinneen hajautettu ja kapea-alainen lähestymistapa, koska valtakunnallisia linjauksia ja koordinoitua ei ole juuri ollut ja koska politiikka on keskittynyt lähinnä infrastruktuuritoimenpiteisiin. Toimenpidesuunnitelman tarkoituksena on ollut luoda valtakunnallinen, laaja-alainen näkökulma kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Haasteena – ja samalla myös etuna – tässä lähestymistavassa on toimenpiteiden jakautuminen monien eri toimijoiden vastuulle.

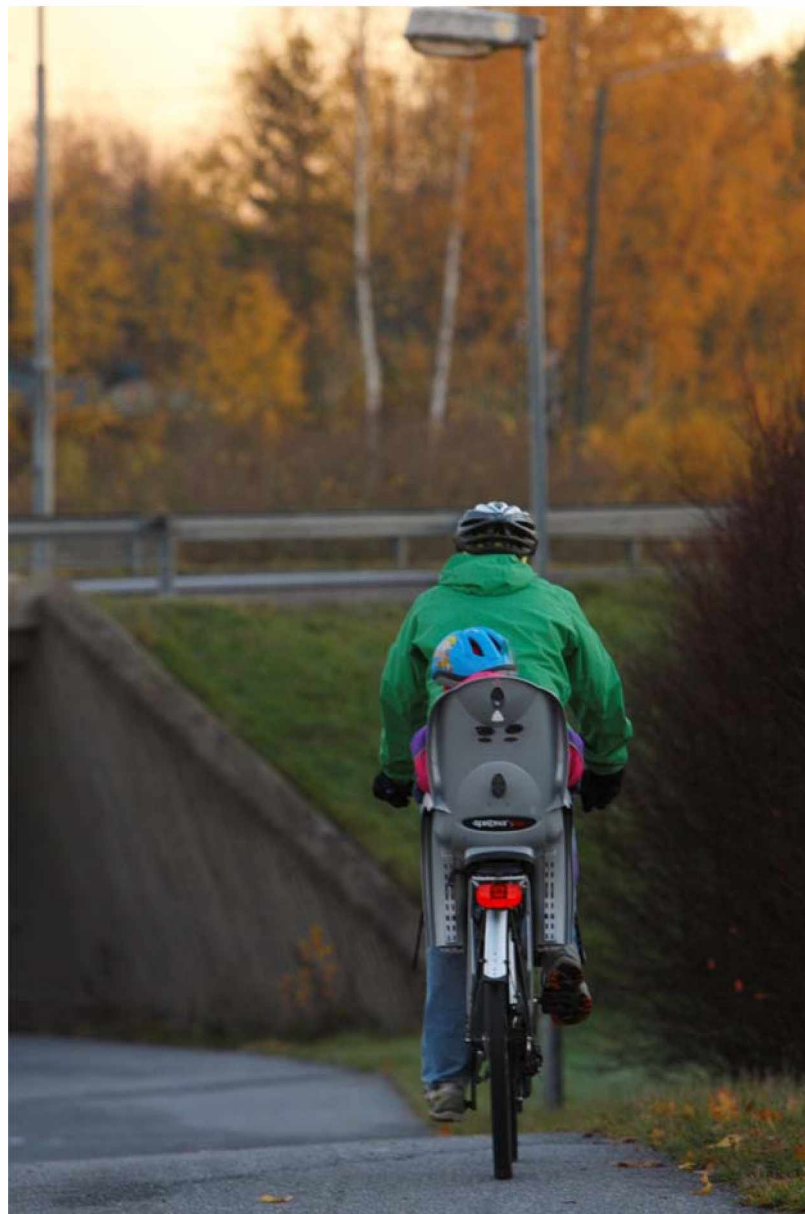
Jalan ja pyörällä uudistuvaan liikennepolitiikkaan

Tällä hetkellä edellytykset kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ovat Suomessa otolliset. Liikennepolitiikassa on sekä valtakunnallisesti että seudullisesti siirrytty yhä enemmän tarkastelemaan liikennejärjestelmää ja maankäyttöä kokonaisuutena. Suunnittelun näkökulmaa on laajennettu toimintojen välisen liikenteen hoitamisesta liikkumistarpeiden ja erityyppisten liikkumisvyöhykkeiden tarkasteluun.

Liikkumista on myös alettu tarkastella matkaketjujen kautta, ns. ovelta ovelle ketjuina. Sekä kävely että pyöräily ovat paitsi omia itsenäisiä liikennemuotojaan, myös osa muilla kulkutavoilla tehtäviä matkaketjuja – ja sellaisena niiden toimivuus on tärkeää koko ketjun kannalta. Erityisesti joukkoliikennematkoilla hyvät jalankulku- ja pyöräily-yhteydet pysäkeille ja terminaaleihin sekä toimivat pyöräpysäköintijärjest-

lyt ovat keskeisiä palvelutasotekijöitä. Liikennepolitiikan tavoitteena on kestävien kulkutapojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen - yhteisen kulkutapaosuuden kasvattaminen.

Sekä liikennesuunnittelussa, maankäytön suunnittelussa että muilla hallinnon sektoreilla käyttäjälähtöisyys, kansalaisten osallistuminen ja julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö ovat vallanneet alaa. Vaikka moni tämän suunnitelman toimenpide vaatii toteutuakseen julkisen hallinnon aloitteellisuutta ja rahoitusta, käytännön toteutuksessa tulee lähtökohtana olla yhteistyö käyttäjien, järjestöjen ja yksityisten tahojen kanssa. Aktiivisia toimijoita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on jo nyt monia, ja verkostoituminen tuottaa siksi tehokkaimmin tuloksia.



2 Mitä tavoitellaan?

2.1 Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Liikennejärjestelmän toimivuus. Kolmasosa suomalaisten matkoista tehdään jalan ja pyörällä. Viidenneksen kasvu kävely- ja pyöräilymatkojen määrässä vähentäisi automatkojen määrää yli kymmenellä prosentilla, jos kulkumuotosiirtymä tapahtuisi nimenomaan automatkoista. Suurimmilla kaupunkiseuduilla näin suurella siirtymällä on tuntuva vaikutus autoliikenteen ruuhkiin ja koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Myös toimiva joukkoliikenne edellyttää, että matkaketjun kaikki osat lähtöpäikasta määränpäähän ovat toimivia. Kävely on joukkoliikenteen tärkein liityntäliikennemuoto, ja usein myös pyöräily on osa joukkoliikenteen matkaketjuja.

Terveys. Liikunnan puute on merkittävä kansanterveydellinen ongelma. WHO:n arvioiden mukaan liikkumattomuus on maailman laajuisesti jo neljänneksi tärkein riskitekijä elintapasairauksien aiheuttamiin kuolemantapauksiin. Suomessa kyselyjen mukaan vain noin puolet työikäisistä liikkuu terveysliikunnan suosituksen mukaisen määrän kestävyysliikuntaa. Lasten kohdalla tilanne on vielä huolestuttavampi. Kun 11-vuotiaista lähes puolet ilmoittaa liikkuvansa suositusten mukaisesti vähintään tunnin päivässä, 15-vuotiaista riittävästi liikkuu vain yksi kymmenestä.⁷ Yksilölle aiheutuvien vaikutusten lisäksi liian vähäinen liikunta aiheuttaa yhteiskunnalle merkittäviä kuluja. Riittämättömän liikunnan on arvioitu lisäävän terveydenhoidon menoja vuodessa 100–200 miljoonaa euroa. Lisäksi lisääntyneet poissaolot ja työn tuottavuuden lasku lisäävät välillisiä kustannuksia.⁸

Suurelle osalle ihmisistä liikunnan yhdistäminen arkirutiineihin on helpoin tapa liikkuu terveyden kannalta riittävästi. Lapsille, nuorille ja työikäisille työ- ja koulumatka-kävely tai -pyöräily on luonteva tapa lisätä päivittäistä liikkumista. Omatoiminen liikkuminen pitää myös ikääntyvän ihmisen pitempään terveenä ja vähentää laitoshoidon ja kuntoutuksen tarvetta. Kävely ja lenkkeily lähiympäristössä on myös suomalaisten suosituin liikuntamuoto.

Liikenteen ympäristöhaitat ja ilmastomuutos. Liikenteen melu, pakokaasupäästöjen ja pienhiukkasten heikentämä ilmanlaatu, turvattomuus ja ympäristön epäviihtyisyys ovat autoliikenteen aiheuttamia haittoja, jotka kärjistyvät suurimmilla kaupunkiseuduilla, mutta ovat paikoin ongelmia pienemmissäkin kunnissa. Lisäksi ajankohtaiset ilmastotavoitteet koskettavat kaikkia kuntia ja kaupunkeja. Autolla tehdyistä matkoista yli neljännes on alle kolme kilometriä ja lähes puolet alle viisi kilometriä pitkiä. Osa näistä matkoista olisi mahdollista korvata kävellen tai pyörällä.

Kävely ja pyöräily ovat saasteettomia ja meluttomia kulkumuotoja. Ne eivät myöskään kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja eivätkä aiheuta kasvihuonekaasujen päästöjä. Kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 20 prosentilla vähentää hiilidioksidipäästöjä 0,12 miljoonaa tonnia vuodessa, mikäli uudet kävely- ja pyöräilymatkat korvaavat henkilöautomatkoja.⁹

Kustannukset. Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja sekä liikkujalle itselleen että yhteiskunnalle. Kulkijalle itselleen kävely on ilmaista ja pyöräilykin halpaa. Yhteiskunnan kannalta niiden suosio vähentää autoliikenteen väylien ja pysäköintitilan

sekä liikenteen ympäristöhaittojen kustannuksia samalla kun omin voimin liikkuminen parantaa väestön terveydentilaa ja vähentää terveydenhuollon kustannuksia. Tulevaisuudessa, energian ja autoilun hinnan noustessa, autoriippuvuuden taloudellinen rasitus yksilöille ja yhteiskunnalle kasvaa ja mahdollisuus liikkua jalan ja pyörällä nousee entistä tärkeämmäksi kaupunkiseutujen ja kansakuntien kilpailutekijäksi.

Tasa-arvo. Erilaisten toimintojen saavutettavuus jalan ja pyörällä on tärkeää ihmisten tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien kannalta. Esimerkiksi pitkät etäisyydet ja turvattomat reitit palveluihin lisäävät lasten, nuorten ja ikääntyneiden riippuvuutta autokuljetuksista. Vaikka autonomistus on viime vuosikymmeninä lisääntynyt voimakkaasti, yli viidesosa täysi-ikäisistä suomalaisista on ilman ajokorttia. Miehistä hieman yli neljänneksellä ja naisista hieman alle puolella auto on käytettävissä vain satunnaisesti tai ei lainkaan ¹⁰. Palvelujen keskittäminen on supistanut niitä alueita, joilla on mahdollista tulla toimeen omatoimisesti autottomana. Lisäksi huonoksi koettu turvallisuuden tunne rajoittaa lasten liikkumisvapauksia ja ikääntyneiden koettu ja liikkumismahdollisuuksia.

Turvallisuus. Turvallisemmat jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet vähentävät jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia sekä liukastumis- ja kaatumistapaturmia. Pohjoismaisissa selvityksissä on myös arvioitu pyöräilymäärien kasvun osaltaan vähentävän autojen ja pyörien välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä. Tämä kehitys on nähty kaikissa niissä Euroopan kaupungeissa, joissa pyöräilijöiden määrää on onnistuttu lisäämään.

Asuinympäristön laatu. Hyvä ja laadukas asuinympäristö on osa kuntien asukkaalleen tarjoamaa palvelutasoa ja asukkaiden hyvinvointia. Viihtyisässä ympäristössä matka myös tuntuu lyhyemmältä ja se kannustaa kävelemään ja pyöräilemään. Mitä enemmän ihmiset kävelevät ja pyöräilevät, sitä enemmän he kiinnittävät huomiota ympäristön laatuun. Asuinympäristön kevyen liikenteen väylät ovat myös suosittuja lähiliikunta- ja harrastepaikkoja. Keskustoissa kävelykatujen ja -alueiden toteuttamisella on puolestaan ollut merkittäviä positiivisia vaikutuksia keskusta-alueen elävyydelle ja asukkaiden viihtymiselle, liike-elämän menestymiselle ja koko kaupungin imagolle.

2.2 Strategiset linjaukset

Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian 2020 visiona on **kävelyn ja pyöräilyn aika** ¹¹. Visiota on avattu seuraavasti:

Tulevaisuuden Suomessa jalan ja pyörällä liikkuminen on yleistä ja arvostettua. Kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet kaikissa liikkujaryhmissä niin kaupungeissa kuin maaseudullakin. Moottoriliikenteen kasvu on tahtunut ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet on saavutettu.

Yhdyskunnat on suunniteltu ja rakennettu siten, että arjen lähipalvelut ovat kohtuullisesti saavutettavissa kävelen. Myös kouluun, töihin tai joukkoliikennepysäkeille voi kulkea jalan tai pyöräillen. Liikkumisympäristö on viihtyisä, turvallinen ja tarjoaa monenlaisia elämyksiä ja sosiaalisen kohtaamisen mahdollisuuksia.

Liikenteen suunnittelussa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään erillisinä liikennemuo- toina ja liikenneratkaisuisissa ne otetaan huomioon tasavertaisina muiden joukossa.

Liikunnan vähydestä aiheutuvat terveysongelmat ovat vähentyneet, sillä liikunnallisesti aktiivinen elämäntapa on omaksuttu jo lapsena ja sitä jatketaan vielä eläkepäivinä.

Vision toteuttamiseksi on esitetty neljä strategista linjausta.

1. 20 % enemmän kävely ja pyöräilymatkoja

Liikennepolitiikan tavoitteena on kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteisen kulkutapaosuuden kasvu. Kävelyn ja pyöräilyn osalta määrälliseksi tavoitteeksi on asetettu, että vuonna 2020 kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousee 32 prosentista 35–38 prosenttiin ja henkilöautomatkojen vastaavasti vähenee. Tämä merkitsee, että vuonna 2020 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 20 prosenttia eli 300 miljoonaa enemmän kuin vuonna 2005.

→ *Tämä linjaus on ollut keskeinen toimenpidesuunnitelman toimenpiteiden arviointikriteeri ja ohjannut toimenpiteiden valintaa.*

2. Lisää arvostusta ja motivointia

Kävelyä ja pyöräilyä arvostetaan niin kansalaisten kuin päättäjien keskuudessa, mutta tavoitteena on konkretisoida tätä arvostusta yhä enemmän käytäntöön sekä yksittäisten ihmisten kulkutapavalinnoissa että yhteiskunnan kulkutapavalintoja ohjaavissa toimissa, suunnitelmissa, säännöksissä ja julkisessa rahoituksessa.

→ *Toimenpidesuunnitelmassa tätä linjausta toteuttavat toimenpiteet on koottu lukuun 4.1 Tärkeät valinnat.*

3. Lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen liikkumisympäristö

Kävelylle ja pyöräilylle luodaan hyvät edellytykset eheällä yhdyskuntarakenteella, jossa matkat ovat lyhyitä, sekä houkuttelevalla liikkumisympäristöllä, jossa sekä jalan että pyörällä liikkuminen on miellyttävää, sujuvaa, turvallista ja esteetöntä.

→ *Toimenpidesuunnitelmassa tätä linjausta toteuttavat toimenpiteet on koottu lukuun 4.2 Reitti selvä ja 4.3 Kaikki lähellä.*

4. Tahtoa ja yhteistyötä, rahoituksen uutta suuntaamista ja lainsäädäntömuutoksia sekä riittävää seurantaa

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää tahtoa ja vastuunottoa niin valtiolta kuin kunnilta. Näiden tahojen johdonmukaista panostusta ja yhteistyötä vaaditaan maankäytön suunnittelussa, liikennejärjestelmän kehittämisessä ja liikkumisvalintoja ohjaavien keinojen käytössä. Kävely ja pyöräily priorisoidaan liikennepolitiikassa yhdyskuntien perusliikkumismuotoina, liikennesektorin rahoitusta suunnataan uudella tavalla ja väärään suuntaan ohjaavia toimenpiteitä ja kannustimia karsitaan. Kävelyn ja pyöräilyn kasvutavoitteiden toteutumista seurataan järjestelmällisesti.

→ *Toimenpidesuunnitelmassa tätä linjausta toteuttavat toimenpiteet on koottu lukuun 4.4 Järjestelmä toimii. Seurantaa on käsitelty myös luvussa 5 Mitä sitten?*



3 Keihin vaikuttaa?

3.1 Nykytila

Jalankulku- ja pyörämatkat

Henkilöliikennetutkimuksen¹⁰ mukaan suomalaiset tekevät noin kolmasosan matkoistaan jalan tai pyörällä. Kävelyn osuus on noin 22 prosenttia ja pyöräilyn noin 9 prosenttia. Viime vuosikymmenten trendinä on ollut henkilöauton kulkutapaosuuden kasvu ja samanaikaisesti kävelyn ja pyöräilyn osuuden pieneneminen.

Koska kävellessä ja pyöräillä tehty matkat ovat lyhyitä, niiden osuus matkasuoritteesta (asukkaiden liikkumista kilometreistä) on selvästi pienempi kuin niiden osuus tehdyistä matkoista. Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu osuus suomalaisten henkilöliikennesuoritteesta on noin viisi prosenttia. Se on kuitenkin saman verran kuin esimerkiksi junalla matkustettu matkasuorite.

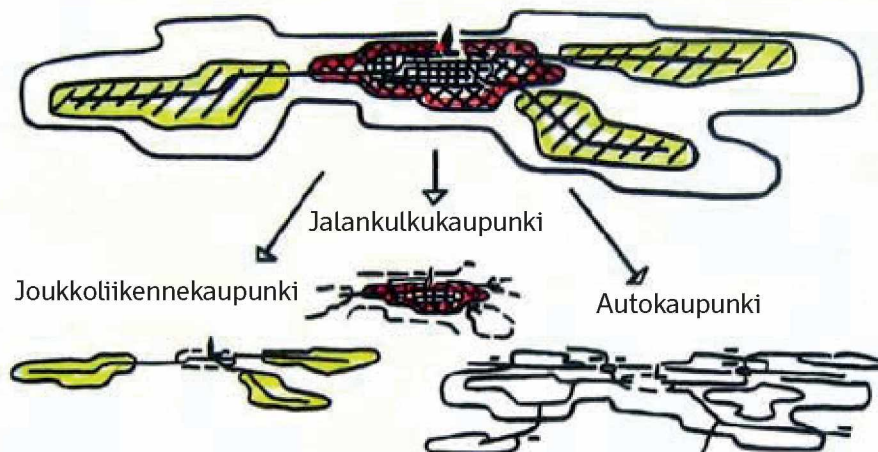
Matkan pituus on keskeinen kulkutavan valintaan vaikuttava tekijä. Lyhyillä, alle kilometrin mittaisilla matkoilla kävely on selvästi suosituin kulkutapa. Niistä yli 60 prosenttia tehdään jalan. Eniten pyöräillään 0,5–3 kilometrin mittaisilla matkoilla. Näillä matkoilla pyöräilyn osuus on noin 16 prosenttia.

Keskimääräinen kävelymatkan pituus Suomessa on noin kaksi kilometriä ja pyörämatkan kolme kilometriä. Kävely ja erityisesti pyöräily voivat kuitenkin olla kilpailukykyisiä kulkutapoja huomattavasti pidemmilläkin matkoilla. Matkan sujuvuus ja matka-aika riippuvat myös reitin ominaisuuksista ja laatutasosta, eivät ainoastaan matkan absoluuttisesta pituudesta. Myös reitin mäkisyys vaikuttaa: asiointi- ja työmatkojen miellyttävyyttä lisää, jos matkasta voi suoriutua paita kuivana.

Kävelylle ja erityisesti pyöräilylle on tyypillistä suuret kausivaihtelut, tosin niidenkin voimakkuudessa on alueellisia eroja. Talvella kävellään enemmän kun taas pyöräilymäärät ovat kesällä selvästi talvea suuremmat. Aktiivisin talvipyöräilijäryhmä ovat nuoret ja autottomat. Kuitenkin mielenkiintoista on, että talvipyöräilyaktiivisuus on talvipyöräilystä tunnetussa Oulussa vertailukaupunkia Jyväskylää suurempaa kaikissa ikä-, sosiaali- ja sukupuoliryhmissä. Kyseessä näyttäisi olevan osittain kaupungin liikkumiskulttuuriin liittyvä ilmiö¹². Ennen kaikkea talvipyöräilyn suosio kuitenkin edellyttää pyörätieverkon laadukasta talvihoitoa. Pääkaupunkiseudulla tehdyn tutkimuksen mukaan useimmat ihmiset muuttavat liikkumistapojaan vuodenajan mukaan melko vähän, mutta kaikki muutokset vaikuttavat siihen suuntaan, että kesällä kulkutapojen käyttö on monipuolisempaa kuin talvella¹³.

Useissa viimeaikaisissa tutkimuksissa (mm. Autoriippuvainen yhdyskuntarakenne ja sen vaihtoehdot, Urban zone -tutkimushanke) on tarkasteltu tarjottuja liikkumismahdollisuuksia, toimintojen saavutettavuutta ja toteutuneita kulkutapavalintoja kaupunkiseutujen eri yhdyskuntarakennetyöhykkeillä. Keskustoja ympäröivällä jalankulkuvyöhykkeellä suuri osa matkoista on mahdollista tehdä kävellessä, koska etäisyydet arkielämän kohteisiin ovat lyhyitä. Tarkastelujen perusteella onkin todettavissa, että jalankulkuvyöhykkeellä kävellään selvästi enemmän kuin muilla vyöhykkeillä kaupunkiseudusta riippumatta. Pyöräilyn vaihtelu eri vyöhykkeillä on pienempää ja riippuu

enemmän kaupunkiseudun koosta, mutta pääkaupunkiseudun ulkopuolella pyörämatkoja tehdään yleisesti eniten jalankulkuvyöhykkeellä ja sitä ympärivällä esikaupunkialueella. Myös autottomien talouksien sijoittuminen painottuu jalankulkuvyöhykkeelle.



Kuva 2. Kaupunkirakenteen vyöhykkeet. Alkuperäinen kuva: Leo Kosonen.
Lähde: Kuopio 2015 – Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki ¹⁴.

Liikkumisympäristön turvallisuus

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden kehitys on ollut myönteistä. Liikenneturvan tilastokatsausten mukaan jalankulkijoiden liikennekuolemien määrä on puolittunut ja poliisin tietoon tulleiden loukkaantuneiden jalankulkijoiden määrä vähentynyt kolmanneksen viimeisen kymmenen vuoden aikana. Samana ajanjaksona pyöräilijöiden liikennekuolemien määrä on vähentynyt kaksi kolmasosaa ja poliisin tietoon tulleiden loukkaantuneiden pyöräilijöiden määrä on vähentynyt viidenneksellä.

Edelleen tieliikenteessä kuitenkin kuolee joka vuosi yli 30 jalankulkijaa ja yli 20 pyöräilijää. Viidesosa kaikista tieliikenteessä kuolleista on jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa loukkaantuneita jalankulkijoita on vuosittain yli 500 ja pyöräilijöitä noin 900. Suuri osa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumisista ja muista yksittäisonnettomuuksista johtuvista loukkaantumisista ei kuitenkaan näy poliisin tilastoissa.

Iäkkäät ovat muita useammin jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien uhreja. Iäkkäiden jalankulkijoiden kuolemanriski on noin kaksinkertainen ja iäkkäiden pyöräilijöiden kuolemanriski noin kolminkertainen verrattuna koko väestöön, kun mittana käytetään kuolleiden määrää ikäryhmän kokoon nähden. 10–14-vuotiaiden pyöräilijöiden loukkaantumisriski on kaksinkertainen koko väestöön verrattuna.

Liikenteessä kuolleista jalankulkijoista ja pyöräilijöistä lähes kaikki jäivät auton alle. Huomionarvoista on, että jalankulkijoiden kuolemista lähes kolmasosa ja loukkaantumisista lähes puolet tapahtui suojateillä. Pyöräilijöiden henkilövahinko-onnetto-

muuksista yli 70 prosenttia tapahtui risteyksissä. Yli kaksi kolmasosaa sekä jalankulkijoiden että pyöräilijöiden kuolemista tapahtuu taajamissa.

Jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden keskeisimmät ongelmat ja onnettomuuksien syyt kohdistuvat tien ylittämiseen. Autoilijat eivät riittävästi väistä suojatietä ylittävää jalankulkijaa. Pyöräilyn vaikeasti hahmotettavia väistämissääntöjä ei osata autoilijoiden eikä pyöräilijöiden parissa. Autoliikenteen nopeudet taajama-alueilla ovat turvattoman korkeat. Liikenneympäristö ei tue sääntöjen noudattamista ja autoliikenteen riittävän alhaisia ajonopeuksia.



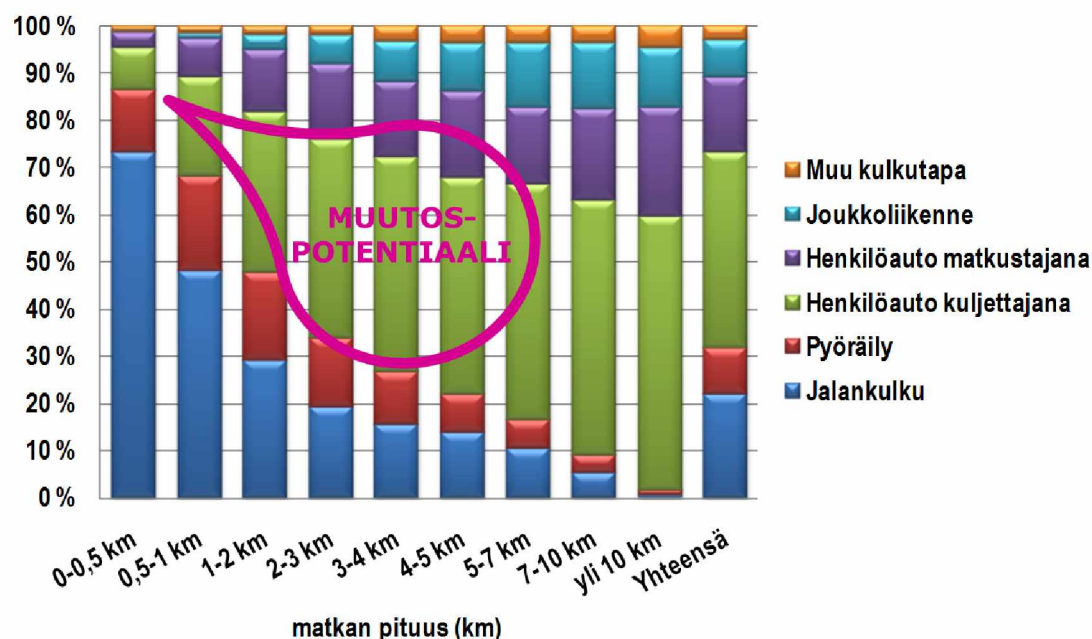
3.2 Kävelyn ja pyöräilyn kasvupotentiaali

Auton sijasta omin voimin

Suurin kävelyn ja pyöräilyn kasvupotentiaali on niissä lyhyissä matkoissa, jotka nyt tehdään henkilöautolla. Näillä matkoilla kävely ja pyöräily ovat nopeuden puolesta kilpailukykyisiä jo nykyään, joten potentiaalin toteutuminen edellyttää muutosta ennen kaikkea elämäntavoissa ja asenteissa. Matkan pituutta tarkasteltaessa on huomioitava, että myös pitkän automatkan vaihtoehtona voi olla lyhyempi kävely- tai pyörämatka, jos lähipalveluja on tarjolla ja niitä halutaan käyttää.

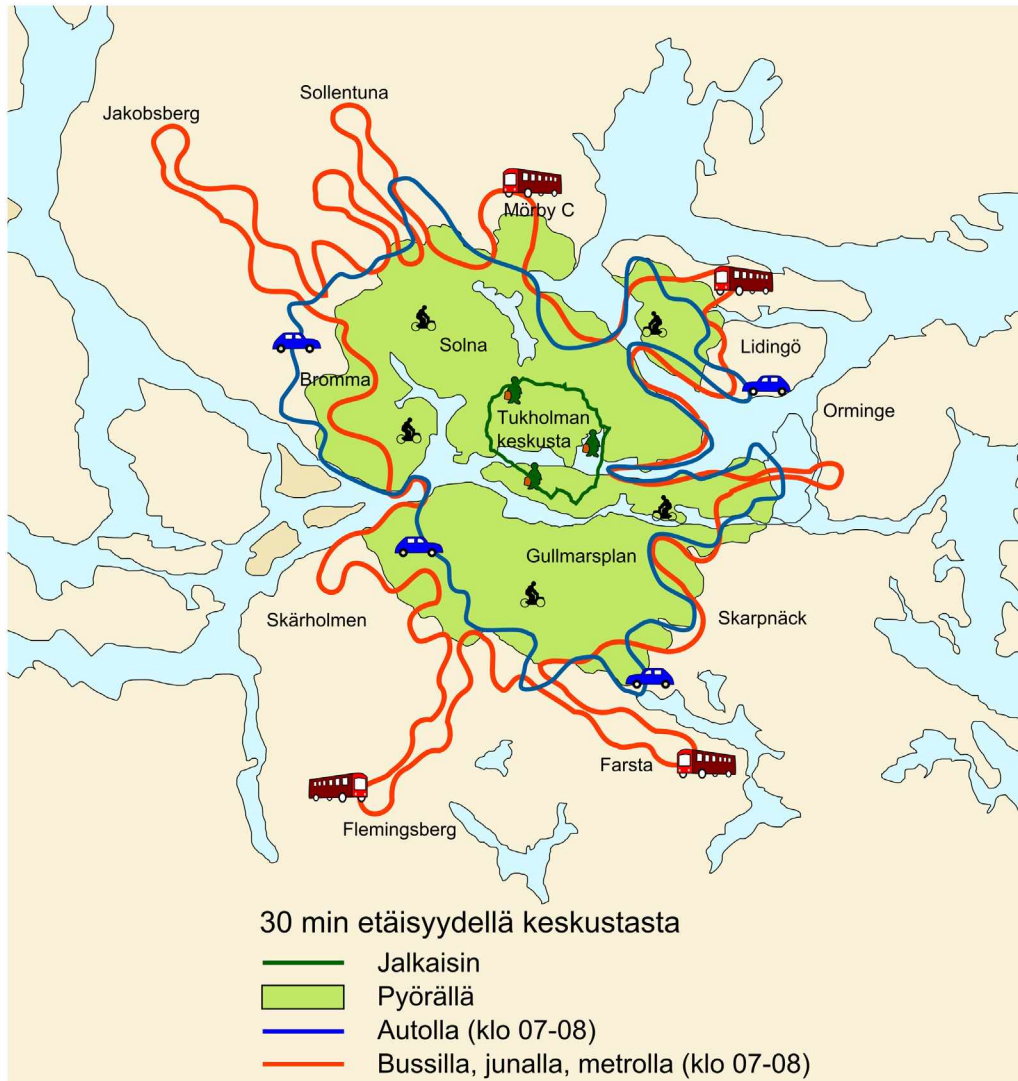
Polkupyörä tarjoaa usein toimivan vaihtoehdon autolle suhteellisen pitkilläkin matkoilla. Suurimmissa kaupungeissa pyörä voi myös olla nopein vaihtoehto: esimerkiksi Tukholmassa pyörän on todettu olevan autoon verrattuna matka-ajaltaan kilpailukykyinen jopa 15 kilometriin saakka ruuhka-aikaan ¹⁶. Suurilla kaupunkiseuduilla myös joukkoliikenteen ja kävelyn tai pyöräilyn matkaketju voi korvata pitempiä automatkoja.

Liikkumiskäyttäytymisen muutosmahdollisuuksia arvioitaessa on hyvä muistaa, että eri kulkutavat eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan niitä käytetään monipuolisesti tilanteen mukaan. Suurin osa ihmisistä, myös autoilijoista, käyttää useita kulkutapoja erilaisilla matkoilla ja eri vuodenaikoina. Pienistäkin samaan suuntaan vaikuttavista käyttäytymismuutoksista kertyy suuret vaikutukset.



Kuva 3.

Suomalaisten liikkuminen eri kulkutavoilla matkan pituuden mukaan.
Lähde: Kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020, tausta-aineisto sekä Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2004–2005 ¹¹.



Kuva 4. Eri kulkumuotojen kilpailukyky ruuhka-aikaan Tukholman keskustaan. Alkuperäisestä kuvasta muokattu. Lähde Cykelräkningar 2009 ¹⁷.

Kaikki ikäryhmät

Ikäryhmistä eniten kävelevät lapset, nuoret ja iäkkäät. Lapset ja nuoret ovat myös innokkaimpia pyöräilijöitä. Työikäisistä eniten auton käyttöön on sitoutunut 34–54-vuotiaiden ikäryhmä. Valtaosan automatkoista tekevät työikäiset aikuiset. Merkittävien kulkutapamuutosten aikaansaaminen edellyttääkin vaikuttamista tämän ikäryhmän liikkumistottumuksiin.

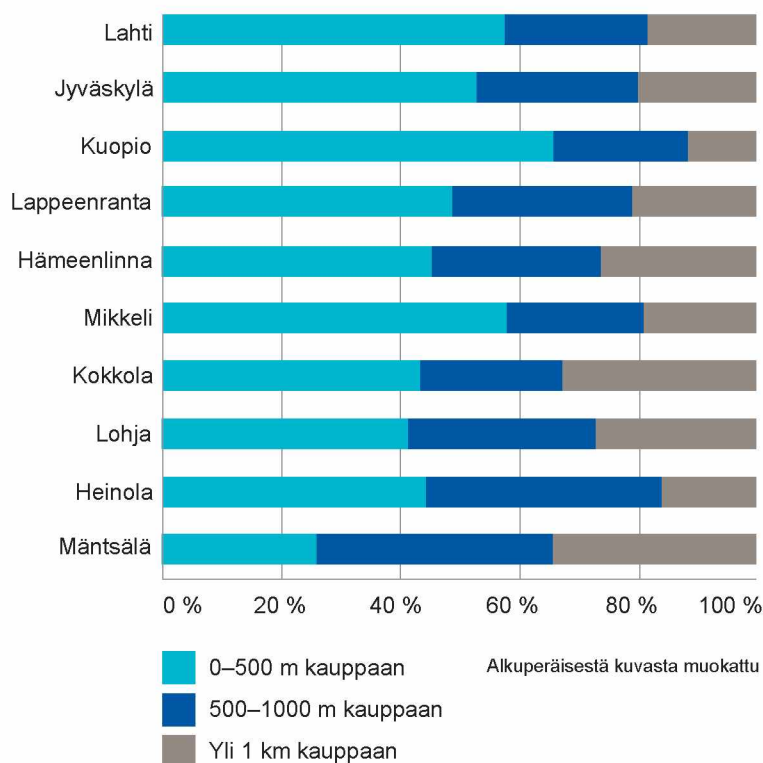
Iäkkäiden osuus väestöstä kasvaa nopeasti vuoteen 2020 mennessä. Jatkossa iäkkäillä on entistä useammin ajokortti sekä auto käytössään, joten heidän tekemiensä automatkojen määrä todennäköisesti kasvaa. Esteet polkupyöräilylle, mutta myös jalan- kululle yleistyvät ikääntymisen myötä. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2004–2005 mukaan yli 75-vuotiaista noin kaksi kolmasosaa kokee esteitä pyörän käytössä ja hieman yli puolet kävelyssä. Kaikki keinot, joilla helpotetaan ja kannustetaan ikääntyviä ihmisiä liikkumaan omin voimin, tukevat toimintakyvyn säilymistä mahdollisimman pitkään ja samalla hillitsevät sosiaali- ja terveydenhuollon kustannusten kasvua.

Lasten ja nuorten kulkutapavalintojen merkitys on suurempi kuin ikäluokan osuus väestöstä, sillä nuorena opitut liikkumistottumukset heijastuvat myös aikuisiän kulkutapavalintoihin. Uuden lisähaasteen tuo nuorten keskuudessa viime vuosina nopeasti yleistynyt mopojen, skoottereiden ja mopoautojen käyttö, joka osaltaan vähentää erityisesti pyöräilyä. Toisaalta kaupungeissa saattaa jatkossa olla nykyistä enemmän nuoria, jolla ei ole autoa ja nuoria perheitä, jotka eivät hanki kakkosautoa.

Monentyyppiset matkat

Tällä hetkellä suomalaisten suurimmat matkaryhmät ovat ostos- ja asiointimatkat sekä muut vapaa-ajanmatkat. Alle kolmen kilometrin matkoista yli kolmannes on ostos- ja asiointimatkoja ja yli kolmannes vierailu- ja muita vapaa-ajanmatkoja. Näillä matkatyypeillä myös kävelyn ja pyöräilyn osuus on suurin. Ostos- ja asiointimatkoista noin 30 prosenttia ja muista vapaa-ajan matkoista yli 40 prosenttia tehdään jalan tai pyörällä. Työmatkoista vain vajaa viidennes tehdään kävellen tai pyörällä. Kuitenkin lähes puolet työmatkoista on alle viiden kilometrin pituisia. Sen sijaan koulu- ja opiskelumatkoista kuljetaan yli puolet jalan tai pyörällä. Pyöräilyn osuus on huomattavan suuri, yli 20 prosenttia.

Teoriassa määrällisesti suurin siirtymäpotentiaali autosta kävelyyn ja pyöräilyyn on työmatkoilla, ostos- ja asiointimatkoilla sekä muilla vapaa-ajan matkoilla. Työmatkaliikenteellä on erityinen merkitys, koska muutospotentiaali kohdistuu autoilevaan aikuisväestöön ja ruuhka-aikoihin, ja koska työmatkapyöräilystä ja -kävelystä koituvat terveyshyödyt ovat matkojen säännöllisyyden ansiosta merkittävät. Koulu- ja opiskelumatkoilla kävelyn ja pyöräilyn lisääminen tai edes säilyttäminen ennallaan edellyttää, ettei Suomessa omaksuta muualla yleistä käytäntöä kyyditä lapset autolla kouluun.



Kuva 5. Asukkaiden etäisyys lähimpään päivittäistavarakauppaan v. 2008.
Lähde: Autoriippuvainen yhdyskuntarakenne ja sen vaihtoehdot ²³.

Ostos- ja asiointi- sekä vapaa-ajanmatkojen kulkutapoihin vaikuttavat vahvasti yhdyskuntarakenne, palveluverkko sekä harrastusmahdollisuuksien tarjonta. Oheisessa kuvassa on esitetty eri etäisyyksillä lähimmästä päivittäistavarakaupasta asuvien osuuksia eri kaupunkiseuduilla. Huomattavaa on, että merkittävällä osalla asukkaita lähikauppa sijaitsee alle kilometrin etäisyydellä.

Erityisvapaa-ajan toimintojen ja lajiharrastamisen kasvu vähentävät lähellä harrastamisen määrää, joka lisää matkapituuksia. Esimerkiksi Helsingin seudun liikennetutkimusaineiston perusteella 7-14-vuotiaat kävelivät ja pyöräilivät suurimman osan vierailumatkoistaan (ts. matkat ystävien luo).¹⁷ Koulu- ja vierailumatkoista he tekivät henkilöautolla alle viidenneksen. Sen sijaan harraste- ja huvimatkoista yli puolet tehtiin henkilöautolla. Toisin sanoen kyyditsemisongelma on selvästi suurempi harrastuksiin kuin koulumatkoihin liittyen.

Kaikenkokoiset kunnat – yhdyskuntarakenne vaikuttaa

Erot kulkutapojen käytössä ovat suurempia eri kaupunkiväyhykkeiden - ja siten myös kaupunkiseutujen keskus- ja reunakuntien - välillä kuin erikokoisten kaupunkiseutujen välillä. Kävelyn kulkutapaosuus on suurin suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen keskuskunnissa, niiden jalankulku- ja joukkoliikenneväyhykkeillä, ja pienin kaikenkokoisten kaupunkiseutujen reuna-alueilla. Pyöräilyn kulkutapaosuus on suurin pienten ja keskisuurten kaupunkiseutujen keskuskunnissa ja pienin pääkaupunkiseudun keskuskunnissa. Tavoitteena oleva kulkutapamuutos edellyttää muutoksia kaikenkokoisissa taajamissa ja kaupungeissa.

Kaupunkiseutujen yhdyskunta- ja palvelurakenne on keskeinen liikkumistapoihin vaikuttava tekijä. Jalankulun ja pyöräilyn käyttäjäpotentiaali on sitä suurempi, mitä useampia toimintoja (palvelut, työpaikat, muut asukkaat) asukkaalla on lähietäisyydellä. Keskusta-alueiden ja pienempien taajamien jalankulkuväyhykkeellä ja sitä ympäröivällä keskustan reuna-alueella kävellään selvästi enemmän kuin laajalle levinneellä autokaupunkiväyhykkeellä.

3.3 Yhteenveto: tarvitaan laaja kohderyhmä

Suomessa tehtävistä automatkoihin yli neljännes on alle kolme kilometriä ja lähes puolet alle viisi kilometriä pitkiä. Potentiaalia siirtää lyhyitä automatkoja kävellen ja pyörällä tehtäviksi onkin kaikenkokoisissa kunnissa. Lähes puolet alle 3 kilometrin automatkoista tehdään alle 45 000 asukkaan seutukunnissa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen onkin erityisen tärkeää siellä, missä joukkoliikenne ei tarjoa mahdollisuuksia automatkojen merkittävään vähentämiseen.

Suurimpia matkaryhmiä ovat ostos- ja asiointimatkat, muut vapaa-ajan matkat sekä työ- ja koulumatkat. Erikoisten seutukuntien väliset erot kävelyn ja pyöräilyn osuudessa ovat suurimpia ostos- ja asiointimatkoilla sekä vierailu- ja vapaa-ajanmatkoilla. Jos näissä matkaryhmissä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus kasvaisi kaikkialla yhtä suureksi kuin se jo nyt on "parhailla" seutukunnilla, tarkoittaisi se noin 220 miljoonaa kävelyä ja pyöräilyä siirtynyttä matkaa vuodessa. Jos lisäksi kävelyn ja pyöräilyn nykyinen noin 20 prosentin kulkutapaosuus työmatkoilla kasvaisi noin 25 prosenttiin, tarkoittaisi tämä vuosittain noin 45 miljoonaa kävelyä ja pyöräilyä siirtynyttä

matkaa. Tällöin oltaisiin jo lähellä tavoiteltua 300 miljoonan kävely- ja pyöräilymatkan lisäystä.

300 miljoonan vuotuisen automatkan korvaaminen kävely- ja pyöräilymatkoilla - eli 20 % enemmän kävely- ja pyöräilymatkoja kuin nykyisin - edellyttää muutoksia kaikissa matkatyypeissä, liikkujaryhmissä ja kaikenkokoisissa taajamissa ja kaupungeissa. Tavoitteen saavuttaminen ei edellytä täydellistä auton käytöstä luopumista, vaan sitä, että mahdollisimman moni muuttaa kulkutapaansa osalla matkoistaan tai osan aikaa vuodesta. Tämän mahdollistamiseksi tarvitaan myös liikkumisympäristön ja yhdyskuntarakenteen muutoksia.



4 Toimenpiteet

Tavoitteeksi asetettu kävelyn ja pyöräilyn määrän merkittävä kasvu vaatii muutosta kaikissa ikäryhmissä ja kaikenkokoisissa kunnissa. Tämä edellyttää toimenpiteiltä laaja-alaisuutta, kattavuutta ja pitkäjänteisyyttä.

Liikkumistottumuksiin voidaan vaikuttaa yhtäältä motivoimalla ja kannustamalla ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään, toisaalta taas tarjoamalla siihen paremmat mahdollisuudet liikkumisympäristöön vaikuttamalla. Toimenpidesuunnitelma on jaettu neljään kokonaisuuteen, joista ensimmäinen edustaa motivointia ja kolme seuraavaa pääosin mahdollistamista. Kunkin kokonaisuuden alle on tiivistetty tavoitteen saavuttamisen kannalta keskeiset teemat ja kuvattu niiden nykytilannetta. Kustakin teemasta on edelleen nostettu esiin vaikuttavimmat toimenpiteet.

1. Tärkeät valinnat (Asenteet ja liikkumistottumukset)
 - Rutiinien ja tottumusten murtaminen
 - Palvelut ja teknologia arjen apuna
2. Reitti selvä (Infrastrukturi ja ympäristö)
 - Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan
 - Jalankulku houkuttelevaksi
 - Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla
 - Matkaketjut toimiviksi
 - Kunnossapito kuntoon
3. Kaikki lähellä (Yhdyskuntarakenne ja palveluverkko)
 - Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan
 - Palvelut lähelle
 - Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin
4. Järjestelmä toimii (Institutionaalinen ympäristö)
 - Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta
 - Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita
 - Ryhdytään toimeen

Liikennepolitiikassa ja -suunnittelussa kävely ja pyöräily on usein ymmärretty yhtenä kokonaisuutena, kevyenä liikenteenä, vaikka ne tosiasiassa ovat liikennemuotoina hyvinkin erilaisia. Tässä toimenpidesuunnitelmassa kävelyä ja pyöräilyä on käsitelty yhdessä silloin kun toimenpide koskee molempia kulkutapoja. Infrastrukturi-toimenpiteitä on kohdistettu erikseen kävelylle ja erikseen pyöräilylle. Luvussa 5.4 on arvioitu toimenpiteiden vaikuttavuutta kummankin kulkumuodon suhteen.

4.1 Tärkeät valinnat

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi liikkumistapojen on muututtava niiden kansalaisten parissa, jotka nyt autoilevat tai kulkevat auton kyydissä suuren osan matkoistaan. Tavoitteena on muuttaa tämän ryhmän kulkutapavalintoja niissä tilanteissa, joissa kävely tai pyöräily tarjoaa käyttökelpoisen, toimivan ja haluttavan vaihtoehdon. Ison ihmisjoukon pienistäkin muutoksista syntyy iso vaikutus.

Motivointia ja tiedon levittämistä tarvitaan kansalaisille, päättäjille ja suunnittelijoille. Tietoa esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn konkreettisista hyödyistä on runsaasti olemassa, mutta se ei aina välity sille joka tekee asiaan liittyviä päätöksiä.

Keskeiset keinot kulkutapavalintoihin vaikuttamiseen ovat

- kävelyn ja pyöräilyn markkinointi ja muut liikkumisen ohjauksen toimenpiteet
- kävelyn ja pyöräilyn välineiden, varusteiden ja palvelujen kehittäminen ja käytön edistäminen

4.1.1 Rutiinien ja tottumusten murtaminen

Liikkumistottumuksiin vaikuttamisessa on kyse totuttujen rutiinien murtamisesta. Päällimmäisenä tavoitteena on saada ihmiset miettimään kulkutapavalintojaan ja kokeilemaan vaihtoehtoisia liikkumistapoja joillakin matkoistaan. Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi, houkuttelevan imagon luominen ja erilaiset kampanjat ovat keinoja havahduttaa muutokseen. Myös informaatio kävely- ja pyöräilymahdollisuuksista on tärkeää – erityisesti niille, joille reitit ja olosuhteet eivät ole tuttuja.

Suomesta on puuttunut positiivinen ja mahdollisuuksia synnyttävä kävely- tai pyöräilykulttuuri. Kun Suomessa kävely ja pyöräily kytkeytyvät ihmisten mielikuvissa voimakkaasti kuntoiluun, esimerkiksi Tanskassa pyöräily mielletään tanskalaisen elämäntavan symbolina ja helppona arjen tapana liikkua. Jalan liikkuminen ja oleskelu puolestaan on osa asukasläheistä kaupunkikulttuuria. Kävelylle ja pyöräilylle vahvan kasvutavoitteen mukaisen myönteisen ja houkuttelevan imagon kehittymistä on tuettava.

Markkinointi on positiivisten asioiden korostamista. Perinteisesti kävelyn ja pyöräilyn kampanjointiin, varsinkin nuoriin kohdistettuun, on liittynyt vahva liikenneturvallisuusnäkökulma. Turvallisuus onkin tärkeää, mutta kävelyä ja pyöräilyä ei lisätä pelkästään valistuksella niiden vaaroista. Lisäksi tarvitaan sellaista positiivista markkinointia, jossa pääasiaan ei nouse kävelyn ja pyöräilyn turvattomuus tai esimerkiksi autoilusta syyllistäminen.

Liikkumisen ohjauksella (*Mobility Management*) tarkoitetaan ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttamista tiedollisen ohjauksen ja erilaisten kannustavien toimenpiteiden avulla. Tavoitteena on vähentää liikkumisen tarvetta ja yksin omalla autolla ajamista ja edistää kestävästä liikkumisesta, kuten kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikenteen käyttöä, autojen yhteiskäyttöä, kimppakyytejä ja taloudellista ajotapaa. Liikkumisen ohjauksen yleisimpiä keinoja ovat kestävien liikkumismahdollisuuksien markkinointi, tiedottaminen ja liikkumiskasvatus. Keinoihin lukeutuvat myös taloudelliset kannustimet sekä informaation ja liikkumisen palvelujen kehittäminen siten, että kestävien kulkutapojen käyttö helpottuu.

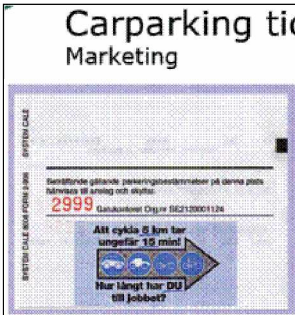
Ongelmana on tähän asti ollut sekä kävelyn ja pyöräilyn markkinoinnin että laajemmin koko liikkumisen ohjauksen vastuutahojen ja resurssien puuttuminen niin valtakunnallisesti kuin paikallisesti. Kampanjointia toteutetaan jo tänä päivänä usean eri tahon toimesta, mutta toiminnan keskinäinen koordinointi on puuttunut. Liikennesektorilla kävelyn ja pyöräilyn markkinointi on osa liikkumisen ohjauksen toimintakenttää. Terveys- ja liikuntasektorilla kampanjointi kävelyn ja pyöräilyn puolesta liittyy tavoitteeseen lisätä terveyttä edistävää arkiliikuntaa. Tiiviimmän yhteistyön käynnistäminen tarjoaa molemmille hallinnonaloille hyvät mahdollisuudet lisätä markkinoinnin näkyvyyttä ja vaikuttavuutta.

Valtakunnallisella tasolla on Liikenneviraston toimesta ja Motivan toteuttamana käynnistynyt liikkumisen ohjauksen koordinointi ja verkostotoiminta. Sen yhteydessä on käynnistetty liikkumisen ohjauksen hanketoiminta, joka tukee ja edistää paikallisia hankkeita ja selvityksiä. Tavoitteena on, että liikennehallinto tukee ja kehittää liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalvelujen ohella jatkuvaa, hyvin koordinoitua, liikennepoliittisia tavoitteita tukevaa liikkumisen ohjaustoimintaa.

Työikäiset ovat suurin ikäryhmä ja käyttävät eniten autoa kaikilla matkoillaan. Jos tämän ryhmän autosidonnaisuus ei vähene, kulkutapatavoitteita on hyvin vaikea saavuttaa. Kävelyn ja pyöräilyn markkinoinnin yhtenä keskeisenä tavoitteena on vaikuttaa auton käyttöön ja omistukseen, erityisesti kotitalouksien kakkosauton hankintaan. Onnistunut esimerkki tästä on Malmössä toteutettu ”Ei naurettavia automattoja” kampanja. Edullinen paikallistason markkinointikeino on yhteistyö median kanssa, esimerkiksi juttusarja kunnan pyöräilyn ja jalankulun olosuhteista paikallislehden kanssa.

Malmö

- Kaupunki toteuttanut mm onnistuneen asennekampanjan ”Inga löjlga bilresor” (ei naurettavia automattoja), jonka tavoitteena oli saada ihmisiä vaihtamaan lyhyitä automattoja.



-It takes about 15 minutes to cycle 5 km.

-How far is it to YOUR work?

- alle viiden kilometrin pituiset automatkat ovat vähentyneet voimakkaasti (2003-2008)
- Kävelyn ja pyöräilyn suosio kasvanut voimakkaasti
- Yhä useampi jatkaa pyöräilyä myös talvella

Kuva 6. Esimerkki Malmön pyöräilykampanjasta

Työmatkoilla auton kulkutapaosuus on suuri, joten pienetkin muutokset siinä tuovat merkittävän määrän uusia kävely- ja pyöräilymatkoja. Vasta harvat työnantajat kannustavat työmatkaliikumisessa kävelyyn ja pyöräilyyn, mutta tätä edistämään on muun muassa käynnistynyt Liikenneviraston, HSL:n, Uudenmaan liiton, Trafín ja Motivan toimesta valtakunnallinen kestävä työmatkaliikunnan hanke.

Koulumatkojen kulkutavoissa Suomi on kansainvälisesti vertaillen vielä onnellisessa tilanteessa, sillä suurin osa koululaisista kulkee kouluun omatoimisesti jalan tai pyö-

rällä. Kyyditysten osuus on kuitenkin huolestuttavasti kasvanut ja viime aikoina mo-poilu on korvannut huomattavan osan pyörämatkoista. Lisäksi kuntien taloudelliset paineet kouluverkon harventamiseen sekä koulujen vapaampi valintamahdollisuus lisäävät koulukuljetusten määrää. Lasten ja nuorten liikennekasvatukseen ei nykyisin järjestelmällisesti sisälly kestäväään liikkumiseen ohjaavaa kasvatusta. Erillisiä hankkeita asian tiimoilta on kuitenkin toteutettu, esimerkkinä vaikkapa Liikkuva-lähettiläät sekä Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit -pilottitoiminta.

Ostos- ja asiointimatkoista hyvin merkittävä osa on alle kolmen kilometrin pituisia. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen edellyttää kuitenkin huomion kiinnittämistä mm. lähipalvelujen saatavuuteen, kotiinkuljetuspalveluihin sekä tavaroiden kuljetusvälineisiin jalan ja pyörällä liikuttaessa.

Vapaa-ajan matkoja tehdään paljon ja siksi niiden liikkumistapojen kehityksellä on iso merkitys kävelyn ja pyöräilyn määriin. Suurin riski on arkivapaa-ajan muuttuminen yhä enemmän henkilöauton käytöstä riippuvaiseksi. Arkiliikunnan hiipuminen on johtanut siihen, että jopa urheiluseuroissa liikuntaa aktiivisesti harrastavista nuorista ja aikuisista suuri osa liikkuu terveyden kannalta liian vähän¹⁸. Lasten ja nuorten liikumisen lisäämisessä harrastekohteiden sijoittumisella sekä kävely- ja pyöräilyverkkojen kehittämisellä on suuri merkitys.

KÄRKITOIMET

1. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen työpaikoilla

Haastetaan työnantajat edistämään kävelyä ja pyöräilyä työssä ja työmatkoilla ja vaikuttamaan myös asiakkaiden kulkutapavalintoihin. Työpaikan liikkumissuunnitelman laatiminen on eräs hyvä keino kartoittaa tilanne ja miettiä tarvittavia toimenpiteitä. Toimenpiteitä ovat muun muassa pyöräpysäköinnin parantaminen, suihku- ja vaatteidenvaihtotilojen järjestäminen, työpaikkapyörien hankkiminen sekä taloudelliset kannustimet, kuten autopaikan hinnoittelu todellisten kustannusten mukaan, työsuhdepyörät tai pyörähuollon tarjoaminen työntekijöille. Työajan joustot ja etätyömahdollisuudet vähentävät arkipäivän aikataulusidonnaisuutta ja luovat lisämahdollisuuksia tehdä matkoja jalan ja pyörällä. Matkustussääntöjä muuttamalla ja virtuaalikokouksia suosimalla voidaan vähentää aikaisia herätyksiä ja pitkiä moottoriajoneuvomatkoja. Työyhteisön osallistuminen määräaikaisiin kävely- ja pyöräilykampanjoihin toimii hyvänä kannustimena muuttaa kulkutapavalintoja.

Yksityisten työnantajien ohella valtio- ja kuntatyönantajat tarvitaan esimerkinnäyttäjäksi kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Valtio ja kunnat ovat suuria työnantajia, ja siksi julkishallinnon työntekijöiden liikkumistottumusten muutoksilla on iso vaikutus työmatkojen kulkutapajakaumaan koko maan tasollakin. Myös julkisten palvelujen asiakkaiden – opiskelijat mukaan lukien – matkat muodostavat ison matkaryhmän, jonka kulkutapavalintoihin valtio- ja kuntatyönantajat voivat vaikuttaa. Omalla esimerkillään valtio ja kunnat voivat kannustaa myös yksityisiä työnantajia.

Kustannukset/rahoitus: Toiminnan edistäminen muun muassa liikkumisen ohjauksen ohjelman ja verkoston kautta, toteuttaminen työnantajien toimesta
Kuka ottaa kopin: Motiva

Mukana ainakin: Liikennevirasto, Pyöräilykuntien verkosto, HSL, STM, YM, Opiskelijoiden Liikuntaliitto, valtio- ja kuntatyönantajat

2. Liikkumiskasvatus ja koulumatkojen kulkutavat

Sisällytetään koulujen ja päiväkotien opetusohjelmaan kestävään ja terveelliseen liikkumiseen ohjaavaa liikkumiskasvatusta turvallisuuspainotteisen liikennekasvatuksen ja perinteisen terveystiedon ohella. Kannustetaan koulumatkoilla kävelyyn ja pyöräilyyn ja tarkistetaan, ovatko koulumatkapyöräilylle asetetut ikärajat ja rajoitukset kohdallaan. Tehdään yhteistyötä esimerkiksi vanhempainyhdistysten kanssa aikuisten vetämän koulumatkakävelyn ja -pyöräilyn järjestämiseksi alakouluikäisille. Käytetään positiivisia markkinointikeinoja turvalaitteiden käytön lisäämiseksi, esimerkkeinä pyörien ja ulkovaatteiden tuunaus valoilla ja heijastimilla tai trendikkäät kypärämallit. Mo- po- ja skootteri-iän saavuttaville nuorille kohdennetaan omat kampanjat. Tehdään opetus- ja teknisen sektorin kesken yhteistyötä koulumatkojen turvallisuuden parantamiseksi ja huolehditaan pyöräpysäköinnistä. Eräs hyvä tapa lähteä liikkeelle on koulu- ja oppilaitoskohtaisten liikkumissuunnitelmien laatiminen. Niiden laadintaa voidaan tukea ja ohjata Opetushallituksen koordinoiman, useiden toimijoiden ja hallinnonalojen yhteisen Liikennekasvatuksen yhteistyöverkoston kautta.

Kustannukset: Toiminta toteutettavissa nykyisen toiminnan puitteissa, pilot-tihankkeiden toteutus vaatii rahoitusta

Kuka ottaa kopin: Opetushallitus, kunnat

Mukana ainakin: Liikennevirasto, Motiva, OKM, STM, Liikenneturva, Pyöräilykuntien verkosto, Suomen Latu, ELY-keskukset

3. Vapaa-ajan kulkutapavalintoihin vaikuttaminen

Tehdään yhteistyötä liikennesektorin ja erilaisten harrastusjärjestöjen kesken eri-ikäisten ihmisten harrastusmatkojen kulkutapavalintoihin vaikuttamiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yhteinen tavoite erityisesti liikunta- ja urheilujärjestöjen kanssa, joiden huolena on liikunnan kokonaismäärän väheneminen.

Valtio ja kunnat tukevat harrastus- ja järjestötoimintaa, jolloin keskusjärjestöiltä ja lajiliitoilta voidaan edellyttää kestävän liikkumisen periaatteiden ja arkiliikunnan lisäämistavoitteen nostamista esille myös niiden omassa toiminnassa ja viestin välittämistä edelleen paikalliseen seuratoimintaan. Itse liikuntatiloissa ja muissa harrastuspaikoissa kunnat voivat edistää kävelyä ja pyöräilyä mm. parantamalla harjoitusvälineiden säilyttämismahdollisuuksia, järjestämällä pyöräpysäköintipaikat, tiedottamalla kävely- ja pyöräilyyhteyksistä ja levittämällä terveysliikuntavalistusta. Keskeisimpiin kohteisiin, kuten liikunta- ja kulttuurikeskuksiin tai laajemmin kunnan vapaa-aika- ja liikuntasektorille voidaan laatia kestävän liikkumisen suunnitelmat.

Kuntien päätökset liikuntapaikkojen sijoittamisesta ja lähiliikuntapaikkojen tulevaisuudesta vaikuttavat merkittävästi vapaa-ajan liikkumisen kulkutapavalintoihin.

Kustannukset/rahoitus: Pääosin toteutettavissa nykyisen toiminnan puitteissa

Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto, kunnat

Mukana ainakin: Motiva, OKM, Suomen liikunta ja urheilu, NuoriSuomi, Suomen Latu, harrastejärjestöt ja lajiliitot, paikalliset seurat, Liikenneturva

4. Informaatio kävely- ja pyöräilymahdollisuuksista ja -olosuhteista

Kannustetaan kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien käyttämiseen jakamalla helposti saavutettavaa ja käytettävää informaatiota jalankulun ja pyöräilyn paikallisista reiteistä ja olosuhteista. Keinoja ovat mm. ulkoilu- ja pyörätiekarttojen pitäminen ajan tasalla ja niiden jakelu, nettipohjaisten reittioppaiden kehittäminen ainakin kaikille suurille kaupunkiseuduille, uusien asukkaiden tai työntekijöiden infopakettit ja uusien väylien valmistumiseen liittyvä markkinointi. Kävelyn ja pyöräilyn hyvät olosuhteet ja saavutettavuus voidaan nostaa esiin myös uusien asuinalueiden markkinoinnissa. Informaation tarve ja nykytilanne ovat hyvin erilaisia eri kunnissa ja kehittämistarpeet tulee pohdita paikallisesti.

Kustannukset/rahoitus: Toteutettavissa nykyisen toiminnan puitteissa

Kuka ottaa kopin: Kunnat ja kaupunkiseudut

Mukana ainakin: ELY-keskukset, rakennusliikkeet (uudet asuinalueet), yksityiset palveluntuottajat (reittioppaat yms.), Motiva, Suomen Latu

5. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen ja paikallinen markkinointi

Kaupunkiseuduilla tarvitaan nimetyt vastuutahot tekemään ja koordinoimaan kävelyn ja pyöräilyn paikallista markkinointia. Sopiva taho voi olla liikkumisen ohjauksen koordinoinnista vastaava taho, jos seudulla on sellainen. Tällöin kävelyn ja pyöräilyn markkinoinnin ja muiden liikkumisen ohjauksen toimien koordinointi ja rahoitus on helpompi miettiä kokonaisuutena.

Valtakunnallisella tasolla markkinointia koordinoidaan jatkuvaluonteisesti esimerkiksi liikkumisen ohjaustoiminnasta vastaavan Motivan kautta. Lisäksi yhteistyötä eri toimijoiden kesken lisätään valmistelemalla liikenne-, liikunta- ja terveyshallinnon yhteinen valtakunnallinen (kertaluonteinen) hanke, jonka selkeänä tavoitteena on kävelyn ja pyöräilyn lisääminen. Mukaan kytketään jo vakiintuneita kävelyn, pyöräilyn ja arkiliikkumisen markkinointitapahtumia, kuten Suomi Pyöräilee -kampanjan tapahtumat. Toteutukseen kytketään vahvasti mukaan järjestökenttä ja muut kolmannen sektorin toimijat. Valtakunnallinen markkinointihanke tarjoaa paikallisen työn avuksi materiaalia, informaatio- ja mediakanavia, tietoa ja kokemuksia onnistuneista liikkumisvalintoihin vaikuttavista toimenpiteistä sekä porkkanarahoitusta toiminnan käynnistämiseen.

Kustannukset/rahoitus: Paikalliselle toiminnalle tulee asettaa selkeä kävelyn ja pyöräilyn lisäämistavoite. Paikallistason markkinointiin tulee osoittaa riittävät taloudelliset ja henkilöresurssit. Päävastuu on kunnilla ja seuduilla. Valtio tukee paikallisen markkinointityön toteuttamista liikkumisen ohjauksen hankehakumenettelyn kautta sekä yhteistyömahdollisuuksilla valtakunnallisen markkinoinnin kanssa. Kolmannen sektorin toimijoiden panos yhteistyössä on tärkeä.

Liikennevirasto rahoittaa valtakunnallista jatkuvaa liikkumisen ohjaustoimintaa ja sitä toteuttaa Motiva. Kertaluontoinen liikenne-, liikunta- ja terveystalouden markkinointihanke tarvitsee osin lisärahoitusta. Eri osallistujatahot voivat suunnata hanke- ja tapahtumarahoitustaan kampanjaa edistäviin toimiin. Sponsorirahoitusta voidaan myös hankkia esimerkiksi vakuutusyhtiöiltä.

Kuka ottaa kopin: Valtakunnallinen taso: Liikennevirasto ja Motiva. Paikallinen taso: Kunnat ja kaupunkiseudut, liikkumisen ohjauksesta vastaavat alueelliset toimijat

Mukana ainakin: Trafi, Liikenneturva, OKM, Opetushallitus, YM, STM, Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, Suomen liikunta ja urheilu, NuoriSuomi, Suomen Latu, Opiskelijoiden Liikuntaliitto, Pyöräilykuntien verkosto, paikalliset pyöräily-, liikunta-, ympäristö- ym. järjestöt, ELY-keskukset

4.1.2 Palvelut ja teknologia arjen apuna

Tavaroiden tai henkilöiden kuljettaminen on yksi useimmiten mainituista syistä matkan tekemiseen autolla. Myös esimerkiksi huono sää, liukas keli ja pyörien varkausriski nousevat usein esille kulkutapavalinnan syinä. Kävelyn ja pyöräilyn apuvälineitä, kuten kärryjä, tavarapyöriä, nastarenkaita, toimivia valomalleja, käytännöllisiä sadevarusteita jne. kyllä on markkinoilla, mutta tieto ja kokemukset niistä eivät ole levinneet tarpeeksi laajalle.

Varsinkin erilaiset arkipyöräilyä helpottavat varusteet ovat Suomessa vähän käytettyjä ja heikosti tunnettuja. Esimerkiksi Tanskassa ja Hollannissa yleiset tavarantoimittajien ja lastenkuljetuspyörät, ajajan eteen kiinnitettävät pienten lasten istuimet tai helppokäyttöiset tavaralaukut ovat meillä harvinaisia. Iäkkäiden liikkumista helpottavat apuvälineet, kuten rollaattorit ja pyörillä varustetut kauppakassit, ovat löytäneet käyttäjäkuntansa paremmin. Niiden tarve kasvaa edelleen nopeasti väestön ikääntyessä.

Erilaisten varusteiden, apuvälineiden ja pyörämallien yleistyminen edellyttää, että niiden olemassaolo tunnetaan, että niitä on helposti saatavissa ja että kokemukset niiden käytöstä leviävät. Avainasemassa on alan yrittäjien aktiivinen markkinointi. Lisäksi tarvitaan kokeilumahdollisuuksia ja kanavia kokemusten vaihtamiseen. Kun varusteet yleistyvät, myös käytettyjen varusteiden markkinat kasvavat, jolloin niiden hankkimiskynnys pienenee.

Esimerkiksi sähköavusteisen polkupyörän yleistyminen ja halpeneminen voi saada työmatkapyöräilijöiksi sellaisetkin liikkujat, jotka eivät tavoittele työmatkallaan kuntoilua vaan kevyempää menoa. Sähköavusteiset polkupyörät ovat valmis kestävä liikunnan innovaatio, jonka avulla voidaan lisätä pyörän käyttöä eri elämäntilanteissa ja liikenneympäristöissä sekä saavuttaa merkittäviä uusia kohderyhmiä. Sähköavusteisten polkupyörien potentiaali on syytä hyödyntää ja pyrkiä edistämään niiden käyttöä.

Varusteiden ja välineiden kehittämisessä avainasia on asiakaslähtöisyys. Nykyaikaiset ja viimeisintä teknologiaa hyödyntävät varusteet tukevat omalta osaltaan myönteisen kävely- ja pyöräilykulttuurin syntymistä. Erilaiset yksilölliset tarpeet huomioon ottaen varusteiden ja laitteiden kehitystyölle on kysyntää. Samalla se luo mahdollisuuksia uudelle yritystoiminnalle. Myös erilaisten pyöräpalvelujen kehittäminen tar-

joaa mahdollisuuksia paikalliselle yritystoiminnalle samalla kun ne tukevat pyöräilyn kasvua.

KÄRKITOIMET

6. Välineiden ja palvelujen kehittäminen ja tunnetuksi tekeminen

Edistetään jalankulun ja pyöräilyn varusteiden ja välineiden kehittämistä teknologian kehittämistuen sekä idea- ja designkilpailujen avulla. Kohteena voivat olla esimerkiksi kantamisen ja kuljettamisen välineet, iäkkäiden apuvälineet, pyörien pysäköinti- ja varkaudenestolaitteet ja -teknologia, pyöräilyn mobiilipalvelujen sisällöntuotanto, jalankulun ja pyöräilyn laskentalaitteet, sateelta ja kylmältä suojaavat varusteet ja vaatetus, trendikäs ja helposti säilytettävä pyöräilykypärä, käytännölliset heijastinratkaisut jne.

Kehitetään kuluttajia palvelevaa varusteiden testausta ja luokituksia, esimerkkeinä pistosuojattujen renkaiden laadun testaus ja jalkineiden liukkausluokitus.

Tehdään pyörän käyttöä ja jalan liikkumista monipuolistavia varusteita ja kulkuvälineitä tunnetuksi mainonnan, tiedotuksen ja sosiaalisen median keinoin. Pyöräkaupat voivat mainonnan lisäksi helposti tehostaa lisävarusteiden, esimerkiksi viiltosuojattujen renkaiden, toimivien valojen, nastarenkaiden, tarvarakorien ja -käräjen jne. markkinointia pyöräkaupan yhteydessä.

Tarjotaan uusien välineiden hankkimiskynnystä alentavia tutustumismahdollisuuksia, esimerkkeinä sähköpyörien kokeilumahdollisuus kaupungin työntekijöille, lainattavat lastenkuljetuskärryt päiväkodeissa, rollaattorimallien kokeilumahdollisuus kuntien vanhuspalveluissa ja kauppojen pantilliset kärryt tavaroiden kotiin kuljettamiseksi.

Kehitetään ja monipuolistetaan pyöräilypalveluja, kuten huoltotoimintaa, pyörien ja peräkärryjen vuokrausta ja korkeatasoista pyöräpysäköintiä. Toimitetaan Suomeen pilottihankkeina joitakin pyöräkeskuksia, jotka tarjoavat monipuolisia pyöräilypalveluja mukaan lukien pyörien vartioitu pysäköintimahdollisuus yön yli kaupunkikeskustojen rautatie- ja linja-autoasemien yhteydessä. Otetaan käyttöön ja kehitetään suuriin ja keskisuihin suomalaisiin kaupunkeihin soveltuvia, joustavia ja kustannuksiltaan kohtuullisia kaupunkipyöräjärjestelmiä.

Kustannukset/rahoitus: Välineiden ja varusteiden kehittäminen nykyisen liikennesektorin t&k-rahoituksen ja teknologian kehittämisrahoituksen puitteissa; mainonta ja markkinointi yritysten toimesta; varusteiden tunnetuksi tekemistä ja pyöräilypalvelujen ja muiden liiketoimintakonseptien kehittämistä valtio tukee liikkumisen ohjauksen rahoituksen sekä yritysten starttirahoituksen kautta.

Kuka ottaa kopin: Alan yritykset ja yritysyritykset (valmistajat)

Mukana ainakin: Motiva, muotoilualan oppilaitokset, Trafi, Liikenneturva, Tekes, TEM, STM, ELY-keskukset, kunnat, Suomen Latu, Pyöräilykuntien verkosto, paikalliset pyöräilyjärjestöt, vanhustyön järjestöt, vakuutusyhtiöt



4.2 Reitti selvä

Kansainväliset ja suomalaiset kokemukset osoittavat pyöräilyn suosion salaisuudeksi sen, että arkimatkat on käytännöllistä ja helppoa tehdä pyörällä. Terveystyö, ympäristöystävällisyys ja ruuhkien välttäminen ovat tervetulleita sivuvaikutuksia, mutta harvoin pääsyitä kulkea pyörällä. Olosuhteet pitää luoda sellaiseksi, että asukkaat kokevat pyöräilyn sujuvaksi, mukavaksi, turvallisesti ja nopeaksi matkantekotavaksi.

Kävelyn suosioon pätevät pääosin samat vaatimukset kuin pyöräilyyn. Jalan liikkues- sa korostuu kuitenkin vielä enemmän houkutteleva, ihmisen mittainen kaupunkiympäristö. Kävelymatka on kokemus. Tarvitaan ympäristöä, joka kutsuu ihmiset kävelemään.

Keskeiset keinot kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi ovat

- paikalliset linjaukset kävelyn ja pyöräilyn asemasta ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteiden tarkistaminen
- houkuttelevan jalankulkuympäristön rakentaminen ja autoliikenteen rauhoittaminen
- pyöräilyreittien laatutason parantaminen ja puuttuvien linkkien rakentaminen
- kunnollisen pyöräpysäköinnin järjestäminen
- jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kunnossapito

4.2.1 Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan

Kevyen liikenteen väylästä ovat viime vuosikymmenien aikana merkittävästi laajentuneet ja ne kattavat suhteellisen hyvin kaupunkiseutujen ja pienempien kuntien taajama-alueet. Tästä huolimatta kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuudet eivät ole kasvaneet. Syynä on autoistumisen ja yhdyskuntarakenteen hajautumisen ohella se,

että jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien laatuun ja yksityiskohtien toimivuuteen ei ole kiinnitetty riittävästi huomiota.

Suunnittelun lähestymistavat onkin osin arvioitava uudelleen. Sekä jalankulun että pyöräilyn yhteydet ja yksityiskohdat on suunniteltava kummankin kulkutavan omista lähtökohdista sen sijaan, että ne rakentuvat autoliikenteen verkon ja järjestelyjen yhteydessä ja osana. On myös tunnustettava, että kävely ja pyöräily ovat kaksi erillistä ja toisistaan huomattavasti poikkeavaa kulkutapaa, eikä niitä voi liikennesuunnittelussakaan niputtaa yhteen ”kevyeksi liikenteeksi”. Erityisesti kaupunkimaisten alueiden ratkaisuissa tarvitaan uutta ajattelua.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on panostettava nykyisten jalankulku- ja pyöräilyyhteyksien laatutason parantamiseen. Kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyky muodostuu jalan ja pyörällä liikkumisen helppoudesta, nopeudesta ja miellyttävyydestä autoliikenteeseen nähden. Suunnitteluohjeistuksen uusimiseen liittyy laatuksien luominen eriluokkaisille kävelyn ja pyöräilyn väylille. Tärkeää on myös levittää tietoa hyvin toimivista liikenneratkaisuista ja uusista suunnitteluperiaatteista.

KÄRKITOIMET

7. Paikalliset linjaukset jalankulun ja pyöräilyn asemasta ja suunnitteluperiaatteista

Liikennejärjestelmän suunnittelun ja kehittämisen taustaksi tarvitaan kullakin seudulla/kunnassa laajasti hyväksytty tahtotila ja linjaukset siitä, mitä liikennemuotoja ja minkälaisia liikenneratkaisuja painotetaan seudun tai kunnan eri alueilla. Keskeistä on tunnistaa ne alueet, joissa kävelyn tai pyöräilyn lisäämiselle on merkittävää potentiaalia. Yhdyskuntarakenteen jakoa jalankulku-, pyöräily-, joukkoliikenne- ja autokaupunkivyöhykkeisiin voidaan käyttää työkaluna linjattaessa eri kulkumuotojen roolia ja jalankulku- ja pyöräilyverkkojen suunnitteluperiaatteita eri alueilla. Vyöhykeajattelu palvelee myös edistämistoimien priorisointia ja resurssien kohdentamista.

Linjaukset eri liikennemuotojen prioriteeteista ja tilanjaosta eri kaupunkirakennetyöhykkeillä ohjaavat sitä, minkälaista katu- ja kaupunkiympäristöä, liikennemuotojen välistä tilanjakoa ja autoliikenteen nopeustasoa tavoitellaan missäkin. Linjausten perusteella tarkennetaan keskeiset jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteet eri alueilla ja eri nopeustason kaduilla: missä tarvitaan jalkakäytäviä, missä pyöräteitä, missä jalankulun tai pyöräilyn erottelu autoliikenteestä ei ole tavoiteltavaa, minkälaisia pyöräliikenteen ratkaisutapoja käytetään (yhdistetyt/erotetut väylät, pyöräkaistat, pyöräily ajoradalla, ajoradan risteämisratkaisut), miten jalankulkijoiden asemaa ja liikumista ohjataan (alikulut, liikennevalot, suojatiet, hidas/pihakadut jne.) ja missä katu ympäristön ratkaisuissa painotetaan oleskeluun houkuttelevaa jalankulku ympäristöä.

Nämä linjaukset ja periaatteet ohjaavat seuraavissa luvuissa käsiteltävien liikennenympäristön parantamistoimien sekä jalankulku- ja pyöräilyverkkojen suunnittelua.

Kustannukset/rahoitus: Linjaukset säästävät rahaa ohjatessaan oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan ja suunnatessaan investoinnit tehokkaimpiin kohteisiin

Kuka ottaa kopin: Kunnat ja kaupunkiseudut

Mukana ainakin: Maakuntaliitot, ELY-keskukset, Pyöräilykuntien verkosto

8. Suunnitteluohjeiden uusiminen

Liikenneviraston, Kuntaliiton, suurimpien kaupunkien ja muiden yhteistyötoimien toimesta ollaan päivittämässä valtakunnallista jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluohjetta. Ohjeen uusimisen lähtökohtana tulee olla kevyen liikenteen käsitteestä luopuminen ja nykyohjeen tapaan kävelyn ja pyöräilyn erottaminen toisistaan kulkutapoina. Tarkistamista kaipaavat erityisesti kaupunkimaisten alueiden liikenneratkaisujen periaatteet kuten kulkutapojen erottelun tarve ja suhde autoliikenteen nopeustasoon ja rauhoittamistoimiin, erilaisten shared space -ratkaisujen soveltaminen, pyöräliikenteen vaihtoehtoiset periaateratkaisut (väylät, kaistat, ajorata) erityyppisillä alueilla sekä talviolosuhteiden huomioon ottaminen. Päivittämistarpeita on myös yksityiskohtaisemmissa ratkaisuissa, esimerkkinä toimivat ja turvalliset liittymäjärjestelyt, reunakiviratkaisut ja esteettömyys, eriluokkaisten pyöräilyväylien laatu- ja minimivaatimukset sekä uusien pyöräliikenteen ratkaisujen, kuten pyörätaskujen, soveltaminen. Ohjeistuksen uusiminen kytkeytyy monissa kaupungeissa jo käynnissä oleviin suunnitteluperiaatteiden tarkasteluihin.

Uusitut suunnitteluohjeet on myös vietävä tehokkaasti sisälle uusien suunnittelijoiden koulutukseen.

Kustannukset/rahoitus: Ohjeiden uusimistyö on tehtävissä normaalilla toimintamenorahoituksella

Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto

Mukana ainakin: Kuntaliitto, kunnat/kaupungit, alan oppilaitokset

4.2.2 Jalankulku houkuttelevaksi

Kävely on kaikille sopiva kulkutapa ja jalan liikkumiseen suhtaudutaan hyvin positiivisesti. Silti kehitys on kulkenut suuntaan, jossa yhä useampi lyhytkin matka ajetaan autolla. Tämän kehityksen kääntäminen vaatii hyvän jalankulkuympäristön ottamista kaupunkisuunnittelun peruslähtökohdaksi.

Houkutteleva jalankulkuympäristö on hyvän kaupungin tunnusmerkki. Jalan liikkuminen on houkuttelevaa, jos matka tarjoaa viihtyisää ympäristöä ja kiinnostavia yksityiskohtia. Suorat yhteydet lähiympäristön kohteisiin tekevät kävelystä sujuvaa. Reunaehto kävelyn suosiolle on turvallisuuden kokemus. Esimerkiksi syrjäiset tai valaisemattomat alueet koetaan iltaisin ja pimeänä vuodenaikana helposti pelottaviksi ja liikkumista näillä alueilla vältellään. Kaupunkiympäristön elävyys, muiden ihmisten läsnäolo, puolestaan lisää sekä paikan kiinnostavuutta että turvallisuuden tunnetta.

Jalankulkuympäristön fyysisen ja sosiaalisen houkuttelevuuden parantaminen vaatii jalan liikkuvan ihmisen tarpeiden ja käyttäytymisen ymmärtämistä ja sitä tukevien suunnittelu- ja toteuttamisperiaatteiden muodostamista. Kävelyn suosion nostamiseksi tarvitaan kaupunkiympäristöä, joka ei vain näytä vaan myös tuntuu hyvältä. Houkuttelevan jalankulkuympäristön, elävän katutilan ja kaikille esteettömän ympäristön suunnitteluperiaatteet tulee sisällyttää nykyistä vahvemmin mukaan kaupunki-, katu- ja ympäristösuunnittelun ohjeistukseen ja koulutukseen. Aihe on myös tarpeen

nostaa vahvemmin mukaan eri alojen suunnittelijoiden koulutustilaisuuksiin, ammatilehtiin ja muuhun mediaan.

Väestön ikääntymisen myötä jalankulkuympäristön esteettömyyden merkitys on entistään korostunut. Iäkkäiden osuus väestöstä kasvaa edelleen ja erityisesti keskustojen jalankulkuvyöhykkeillä iäkkäiden määrä kasvaa nopeasti. Jatkossa iäkkäällä väestönosalla on entistä useammin sekä ajokortti että auto käytössään, mikä helposti kasvattaa automatkojen osuutta jalankulkuvyöhykkeelläkin, jos jalan liikkuminen ei ole tarpeeksi helppoa ja vaivatonta.

Kävelyn asemaa voidaan vahvistaa toteuttamalla jalankulkupainotteisia alueita ja rauhoittamalla autoliikennettä. Ruotsalaisten tutkimusten mukaan etenkin ilman erottelua toimivien shared space -tyyppisten alueiden, kuten pihakatujen, toteuttaminen vahvistaa jalankulun asemaa¹⁹. Ajonopeuksien rauhoittaminen kävelyvauhtiseksi mahdollistaa eri kulkumuotojen turvallisen sekoittumisen rajoittamisen sijaan. Muuallakin taajamissa autojen alempi nopeustaso parantaa liikenneturvallisuutta vähentäen vakavien onnettomuuksien riskiä.

KÄRKITOIMET

9. Jalankulkuympäristön houkuttelevuuden parantaminen

Parannetaan laajasti kaupunkien ja taajamien jalankulkuympäristön houkuttelevuutta ja laatutasoa. Potentiaalia kävelyn lisäämiseen on kaikissa kunnissa. Ensi vaiheessa painopisteeksi nostetaan alueet, joilla kävelyn kasvupotentiaali on suurin: kaupunkien jalankulkuvyöhykkeet, asuinalueiden alakeskukset ja pienempien taajamien keskustat ja pääkadut. Keinovalikoima on laaja ja sen soveltaminen paikasta riippuvaa. Keskeinen lähtökohta on autojen nopeustason rauhoittaminen. Mahdollisia keinoja ja lähestymistapoja jalankulkuympäristön parantamiseksi ovat mm.

- viihtyisien kaupunkitilojen ja jalankulkuympäristön pienten yksityiskohtien luominen ("paikkojen verkostot")
- pienimittakaavainen katutila ja -ympäristö
- erilaiset hidaskadut, pihakadut ja muut Shared Space -ratkaisut (ei liikennemuo- tojen erottelua), jotka sallivat jalankulkijoiden vapaamman katutilan käytön asuinalueilla ja keskustoissa
- lähiympäristön jalankulkuyhteyksien ja oikoreittien toteuttaminen
- jalankulkuympäristön esteettömyyden parantaminen ja valaistuksen lisääminen sosiaalisen turvallisuuden tunteen parantamiseksi
- viihtyisyyttä tuovien ja oleskeluun houkuttelevien katukalusteiden, istutusten ja katutaiteen lisääminen
- jalankulkuympäristön elävöittäminen lisäämällä jalankulkureiteille ja -alueille sijoitettavia ja avautuvia toimintoja.

Kustannukset/rahoitus: Kanavia toteuttamiselle ja rahoituksen hankkimiselle ovat toimenpiteiden kytkeminen esimerkiksi keskustojen kehittämishankkeisiin, lähiöprojekteihin, uudis- ja täydennysrakentamishankkeisiin sekä liikenneväylien parantamishankkeisiin

Kuka ottaa kopin: Kunnat, ELY-keskukset

Mukana ainakin: Kiinteistönomistajat, asukasyhdistykset



10. Kävelykeskustojen perustaminen ja laajentaminen

Toteutetaan ja laajennetaan jalankulkupainotteisia keskusta-alueita. Niin ison kuin pienenkin kaupungin tai taajaman keskipisteeksi kaivataan kävelykatua, toria tai pienempää oleskeluaukiota ja sen ympärille viihtyisää jalankulkupainotteista keskustaympäristöä. Myös kaupunkiseutujen alakeskuksista tulee kehittää jalankulkuun ja pyöräilyyn houkuttelevia ympäristöjä ja koontumispaikkoja.

Jalankulkijan asemaa ja keskusten vetovoimaa vahvistetaan toteuttamalla esimerkiksi kävelykatuja, jalankulkuaukioita, leveämpiä jalkakäytäviä ja shared space -tyyppisiä katutilaa uudelleen jakavia ratkaisuja sekä rauhoittamalla autoliikennettä ja priorisoimalla jalankulkijoiden kadunylityksiä. Houkuttelevuutta lisätään ympäristön hyvällä laatuolosuhteella ja oleskeluun kutsuvilla katukalusteilla. Lisää houkuttelevuutta saadaan jalankulkijaa säältä ja keltä suojaavilla ja talvihoitoa helpottavilla ratkaisuilla, kuten katoksilla ja ydinkeskustoissa myös lämmitetyillä kävelyalueilla.

Kustannukset/rahoitus: Vaatii kuntien ja kiinteistöjen rahoituspanostusta

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: Elävä Kaupunkikeskusta ry, kiinteistönomistajat, kauppa, kaupunkikeskustayhdistykset

11. Autoliikenteen rauhoittaminen

Varmistetaan autoliikenteen turvallisen alhainen nopeustaso nopeusrajoitusten ja tarvittaessa rakenteellisten keinojen avulla. Parannetaan erityisesti suojateiden turvallisuutta. Taajamien ja kyläkohtien nopeusrajoitukset käydään läpi alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä. Liikenteen rauhoittamisen keinoista löytyy ohjeita ja esimerkkejä kuntien ja valti-

onhallinnon yhdessä laatimasta julkaisusta Liikenteen rauhoittaminen (LYYLI raporttisarja 28/2001). Lähiajan tehtävänä on sen päivittäminen.

Kustannukset/rahoitus: Osa toimenpiteistä voidaan toteuttaa ylläpidon yhteydessä, esimerkkeinä ajoratamaalaukset sekä pienet rakenteelliset toimet päälystystöiden yhteydessä. Kuitenkin erillisrahoitusta tarvitaan sekä valtion että kuntien taholta. Valtion osalta rahoitusta on mahdollista sisällyttää pienten liikenneturvallisuutta edistävien hankkeiden investointiohjelmaan.

Kuka ottaa kopin: Kunnat, ELY-keskukset

Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto

4.2.3 Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla

Pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä painopiste tulee siirtää määrästä laatuun. Tanskalaisten ja hollantilaisten kaupunkien kokemukset osoittavat, että pyöräilyn suosio kasvaa vain, jos pyörä on helppo, käytännöllinen ja turvalliseksi koettu tapa tehdä arjen matkoja. Jos nykyisiä automatkoja halutaan korvata pyörämatkoilla, pyörän tulee olla myös nopeudeltaan riittävän kilpailukykyinen vaihtoehto.

Pyöräilyväylille tarvitaan laajasti nykyistä toimivampia liikennetarkaisuja ja harkittavia yksityiskohtia. Erityisesti kaupunkimaisilla alueilla monet tarkaisut ovat pyöräilijöille hankalia, epäselviä ja vaarallisia, esimerkkeinä risteysjärjestelyt, pyörätien päättymiskohdat, alikulut ja reunakivet. Pyöräilyväylien toteuttamisessa on myös mahdollista hyödyntää entistä paremmin toistaiseksi vähän käytettyjä mahdollisuuksia kuten pyöräkaistoja, pyörätaskuja ja vapaampaa pihakatuja käyttöä.

Yhdistettyjä kevyen liikenteen väyliä rakennetaan edelleen turhaan hiljaisille kaduille. Monin paikoin autoliikenteen rauhoittaminen - erillisen väylän sijasta - on toimivin ja edullisin tapa järjestää kadulle hyvät pyöräilyolosuhteet. Pyöräily sujuisi usein juoheammin ja turvallisemmin ajoradalla muiden ajoneuvojen tapaan kuin jalankulkijoiden seassa reunakiviä väistellen ja autoilijoillekin vaikeasti tulkittavia väistämissään-
töjä noudattaen.

Keskeisten pyöräilyn pääteittien tasoa on tarpeen nostaa. Nykyisin valtaosa Suomen pyörätieverkostosta on kolme metriä leveitä yhdistettyjä kevyen liikenteen väyliä, joilla kävelyllä ja pyöräilyllä ei ole osoitettu omia tilojaan. Monin paikoin ne ovat edelleenkin toimiva tarkaisu. Kuitenkin kaupunkimaisissa olosuhteissa ja keskeisillä väylillä, joilla jalankulkijoita on paljon, sekä toisaalta pyöräilyn pääteiteillä, joilla pyöräilyn nopeudet ovat suuria, jalankulku ja pyöräily on tarpeen erottaa toisistaan. Esimerkiksi kävelykeskustoissa myös pyöräliikenteen rauhoittaminen ja kävelyn ja pyöräilyn yhdistäminen shared space -periaatteella voi olla paikkaan sopiva tarkaisu.

Kaupunkiseutujen ja taajamien keskeisillä alueilla pyörätieverkot ovat suurelta osin kohtuullisen kattavia, väyläpuutteita on lähinnä taajamien reuna-alueilla ja kyläkohdissa. Merkittäviä epäjatkuvuuskohtia ja puuttuvia linkkejä on kuitenkin edelleen erityisesti keskusta-alueilla sekä suurempien esteiden, kuten pääteiden, ratojen ja vesistöjen kohdilla. Näiden keskustaolosuhteita parantavien tai pyörämatkaa merkittävästi lyhentävien yhteyksien toteuttaminen on ollut hidasta ja vaatii lisäpanostuksia. Uusi maankäyttöalueiden jalankulku- ja pyöräily-yhteydet on puolestaan toteutettava alueiden muun rakentamisen yhteydessä ja osana.

Sekä pääreittien parantaminen että uusien linkkien rakentaminen tarvitsevat lähtökohdikseen suunnitelman tavoitteellisesta, maankäyttöön kytkeytyvästä pyöräilyn pääverkosta, joka palvelee hyvin alueen tärkeimpiä pyöräilyvirtoja.

Pyörien turvalliset pysäköintimahdollisuudet ovat tärkeä osa pyöräliikenteen matkaketjua. Keskustoissa ja aluekeskuksissa tarvitaan sekä yleisiä pysäköintipaikkoja että pysäköintitilaa yksittäisten kohteiden läheisyydestä. Yleisten pyöräpysäköintipaikkojen järjestämisessä periaatteena on paikkojen hajauttaminen eri puolille keskustaa, jolloin etäisyys kohteeseen jää riittävän pieneksi. Hyvin järjestetyssä pyöräpysäköinnissä pyöräilijä tietää minne voi jättää pyöränsä turvallisesti lukittuna, pyörät ovat sosiaalisen valvonnan alla ja pyöräpaikkoja on riittävästi.

KÄRKITOIMET

12. Nykyisten pyöräilyratkaisujen parantaminen

Parannetaan pyöräilyn vanhentunutta infrastruktuuria alue- tai reittikohtaisesti laadittavien suunnitelmien mukaisesti pienillä, nopeasti toteutettavilla toimenpiteillä. Tarpeita on paljon sekä isoissa että pienissä kunnissa. Ohjaavana periaatteena on pyörän käsittely ajoneuvona, jolle luodaan loogiset, sujuvat ja turvalliset liikennejärjestelyt. Samalla pyöräliikenteen selkeä ohjaaminen parantaa jalankulkijoiden asemaa ja olosuhteita. Toimenpidetarpeiden kartoitukseen ja ratkaisujen suunnitteluun kytketään vahvasti mukaan kohdealueiden asukas- ja pyöräily-yhdistykset.

Edullisia ja tehokkaita toimenpiteitä ovat esimerkiksi autoliikenteen rauhoittaminen pyöräilyreitteinä toimivilla kaduilla, pyöräilyn ohjaaminen ajoradalle hiljaisilla kaduilla tai liian kapeilla kevyen liikenteen väylillä sekä pyöräteiden jatkuvuuden ja ajoreittien selkeyttäminen liittymissä. Helposti toteutettavia toimenpiteitä ovat myös tienkäyttäjien tehokkaasti ohjaavat ajoratamaalaukset (myös pyöräteillä), valo-ohjauksen vaiheistusten muutokset, risteysten etuajo-oikeusmuutokset ja -merkinnot, reunakivien madaltaminen, pysäkki-kohtien turvallisemmat pyörätiejärjestelyt ja opastuksen parantaminen.

Otetaan käyttöön uusia innovatiivisia katutyyppejä ja pyöräliikenteen järjestelymahdollisuuksia, kuten pyöräkaistat ja yksisuuntaiset pyörätiet, liittymien pyörätaskut, keskustojen pihakaturatkaisut, pyöräkadut (jalkakäytävällä varustettu katu pyörille) sekä esimerkiksi pyöräportilla tai muulla tavoin rauhoitetut normaalit kadut, joilla pyöräily tapahtuu ajoradalla. Erilaisiin paikkoihin ja ympäristöihin soveltuvat erilaiset järjestelyt. Ohjeistetaan uusien ratkaisujen suunnittelua ja vaihtoehtoisten ratkaisujen soveltamista kävelyn ja pyöräilyn suunnitteluohjeiden päivitystyössä (toimenpide 8).

Säännökset pyörätien jatkeen merkitsemisestä ajoradan ylityskohtaan ovat muuttuneet. Samalla kun kunnat ja ELY-keskukset käyvät tienylityskohtien ajoratamerkinnot läpi, on hyvä hetki kartoittaa risteysjärjestelyt ja niiden parantamistarpeet.

Kustannukset/rahoitus: Osa toimenpiteistä voidaan toteuttaa kuntien ja valtion kunnossapito- ja päällystysurakoiden yhteydessä. Urakkasopimuksia tarkistetaan tarvittaessa siten, että pieniä parantamistoimia voidaan toteuttaa nopeasti ja joustavasti. Myös lisärahoitusta kuitenkin tarvitaan. Valtion osal-

ta rahoitusta on osin mahdollista sisällyttää pienten liikenneturvallisuutta edistävien hankkeiden investointiohjelmiin.

Kuka ottaa kopin: kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset

Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto, paikalliset pyöräilyjärjestöt

13. Pyöräilyn pääreittien tason nosto

Matkaketjujen toimivuuden takaamiseksi pyöräilyn pääreittien tasoa tulee nostaa. Paikallisella tasolla on oleellista suunnitella maankäyttöön hyvin kytkeytyvä, katkeamaton ja tärkeimpiä pyöräilyvirtoja hyvin palveleva tavoitteellinen pyöräilyn pääverkko. Reitistö voi mahdollisuuksien mukaan hyödyntää myös viihtyisiä tienvarsien ulkopuolisia reittejä. Määritetään näiden pääreittien tavoitetaso eri kaupunkivöhykkeillä, priorisoidaan tärkeimmät parantamiskohteet, laaditaan parannussuunnitelmat ja toteutetaan ne. Pääreiteillä huolehditaan myös hoidon, kunnossapidon ja opastuksen korkeasta laatu-
tasosta.

Pyöräilyn laatukäytäviä on suunnitteilla useissa kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla. Vauhditetaan pyöräilyn pääväylien parantamista korkeatasoisiksi laatukäytäviksi esimerkiksi kymmenen kaupunkiseudun ykköskohteeseen suunnatulla kuntien ja valtion yhteisellä pilottihankkeella.

Kustannukset/rahoitus: Valtion ja kuntien investointiohjelmiin tulee nostaa uusien kevyen liikenteen väylien rakentamishankkeiden rinnalle merkittävät pyöräilyn pääväylien parantamishankkeet. Liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä priorisoidaan tärkeimmät kehittämiskohteet. Toteuttamiseen tarvitaan lisärahoitusta sekä valtiolta että kunnilta.

Kuka ottaa kopin: kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset

Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto, HSL, Pyöräilykuntien verkosto, paikalliset pyöräilyjärjestöt

14. Puuttuvien linkkien rakentaminen

Täydennetään kaupunkiseutujen ja pienempien taajamien jalankulku- ja pyöräilyverkon puuttuvat tai matkaa lyhentävät osuudet paikkaan soveltuvin ratkaisuin erityisesti keskustoissa ja muissa merkittävässä epäjatkuvuuskohdissa. Kaupunkiseutujen pyöräliikenneverkon kehittämisen tulee perustua seudulliseen, maankäytön kehityksen huomioon ottavaan tavoiteverkkosuunnitelmaan.

Kustannukset/rahoitus: Sekä valtiolta että kunnilta tarvitaan lisärahoitusta. Liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä priorisoidaan keskeiset kohteet. Kuntien osalta panostusta tulee suunnata erityisesti keskusta-alueiden jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseen.

Kuka ottaa kopin: Kunnat, ELY-keskukset/liikenne

Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto, HSL

15. Keskustojen ja palvelujen asiakaspysäköinti

Järjestetään toimiva, turvallinen ja ympäristöön sopiva yleinen pyöräpysäköinti keskustoissa sekä tarpeen mukaiset asiakaspysäköintipaikat julkisten ja yksityisten palvelujen yhteydessä. Nostetaan julkisen sektorin toimipisteet esimerkinnäyttäjiksi ja haastetaan yksityiset yritykset mukaan.

Kustannukset/rahoitus: Keskustojen yleisen pyöräpysäköinnin järjestämisen edellyttämä rahoitus tulee ottaa huomioon kuntien investointiohjelmien laatimisessa. Kiinteistöjen asiakaspysäköinti järjestetään osana normaalia kiinteistönhoitoa ja sen rahoitusta.

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: Kuntien ja valtionhallinnon asiakaspalvelupisteet, yksityiset kaupan alan ja palvelualojen yritykset, paikalliset pyöräilyjärjestöt



4.2.4 Matkaketjut toimiviksi

Kävely on joukkoliikennematkojen tärkein liityntäkulkutapa. Hyvä jalankulkuyhteys pysäkille tai asemalle on perusvaatimus joukkoliikenteen käyttämiselle. Liityntäpyöräily puolestaan on tehokas, edullinen ja kestävä tapa laajentaa tehokkaan joukkoliikenteen vaikutusaluetta kävelyetäisyyden ulkopuolelle. Joukkoliikennettä ja kävelyä tai pyörää käytetään paljon myös rinnakkain, matkan tarkoituksen, vuodenajan tai keliolosuhteiden mukaan vaihdellen. Yhdessä ne muodostavat kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle ja erityisesti perheen toisen auton hankkimiselle.

Rautatie- ja linja-autoasemilla suurin kehittämistarve kohdistuu pyöräpysäköintiin. Ongelmia ovat pysäköintipaikkojen vähyys ja järjestelyt, pyörätelineiden laatu ja toimivuus sekä pyöriin kohdistuva ilkivalta ja varkaudet. Hyvin toimiva liityntäpyöräilyjärjestelmä edellyttää kunnollisia, runkolukituksen mahdollistavia pysäköintipaikkoja. Laadukkaankin pyöräpysäköinnin hinta on pieni verrattuna autojen pysäköintipaikkojen kustannuksiin. Rautatieasemien pyöräpysäköinnissä olennaista on lisäksi pysäköintipaikkojen sijoittaminen mahdollisimman lähelle raiteita. On olemassa monia esimerkkejä siitä, että pysäköintipaikkoja on määrällisesti riittävästi, mutta koska ne sijaitsevat liian kaukana raiteista, niitä ei käytetä. Asemilla tarvitaan turvallista pysäköintitilaa myös matkan määränpäässä säilytettäviä pyöriä varten. Tämä näkökulma on lähes poikkeuksetta unohdettu niilläkin asemilla, joilla pyöräpysäköintipaikkoja on muutoin kehitetty. Esimerkiksi keskusta-asemien pysäköintilaitosten yhteyteen ei ole saatu aikaan pyöräpysäköintiä.

Rautatieasemien ja -seisakkeiden pyöräpysäköinnin järjestämistä vaikeuttavat asema-alueiden ja kiinteistöjen omistussuhteet. Ylläpitovastuut jakaantuvat paikasta riippuen valtion, kuntien, VR:n ja yksityisten kiinteistönomistajien kesken. Kunnollisen pysäköinnin toteuttamiseen on monin paikoin ollut vaikeaa löytää vastuutahoa. Rautateiden henkilöliikennepaikkojen suunnittelussa on tarpeen tehostaa pyöräpysäköinnin suunnittelua ja linjata vastuujakoa. Myös linja-autoasemien pyöräpysäköinnin vastuunjako kuntien, asemakiinteistöjen omistajien ja Matkahuollon välillä kaipaa selkeyttämistä.

Kaupunkiseutujen ja taajamien linja-autopysäkit ovat jo nyt suurelta osin hyvin saatavissa jalan ja pyörällä. Kehittämisen pääkohteena ovat joukkoliikenteen runkoyhteyksien keskeiset liityntäpysäkit, joilla tarvitaan turvallisia pysäköintipaikkoja pyöriille ja paikoin myös pysäkille johtavien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantamista. Varsinkin vilkkaiden pääväylien varsilla sijaitsevien linja-autopysäkkien yhteydet ovat paikoin hankalia ja turvattomia. Pysäköinnin ohella myös pyörän helppo ja edullinen kuljettaminen junissa ja kaukoliikenteen linja-autoissa on olennainen osa matkaketjua.

KÄRKITOIMET

16. Rautatieasemien ja matkakeskusten pyöräpysäköinti

Rautatieasemien pyöräpysäköinnin ja jalankulkuyhteyksien tila on kartoitettu ja kartoituksen perusteella ollaan laatimassa henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelmaa. Samalla tulee selkeyttää kussakin kohteessa polkupyörien liityntäpysäköinnin vastuut ja rahoitus Liikenneviraston, VR:n, kuntien ja yksityisten toimijoiden kesken. Kotoa asemille ajettujen pyörien pysäköintipaikkojen ohella suurimmilla asemilla tarvitaan turvallista pyörien säilytystilaa

myös matkaketjun loppupäässä yön yli säilytettäviä pyöriä varten, esimerkiksi asemien yhteydessä olevista pysäköintilaitoksista.

Toimintamallin luomiseksi toteutetaan pilottiprojekti, jossa kohteeksi valittavassa matkakeskuksessa suunnitellaan ja testataan eri toimijoiden väliset yhteistyömuodot, rahoitusvastuut ja sopimusmuodot asiakaslähtöisten pyöräpysäköintijärjestelyjen rakentamiseksi ja kunnossapidon järjestämiseksi.

Kustannukset/rahoitus: Varmistetaan, että pyöräpysäköinnin kunnollinen järjestäminen on mukana ratojen ja asemien kehittämishankkeissa. Sen lisäksi tarvitaan lisärahoitusta rautatieasemien matkustajaolosuhteiden, esteettömyyden ja liityntäpysäköinnin kehittämiseen. Eräisiin kaupunkeihin suunnitella olevien uusien matkakeskusten rahoitus perustuu pitkälti hankkeisiin liittyvän kiinteistökehittämisen tuottoon. Kyseiseen rahoituskehikseen tulee sisältyä myös kunnollinen lyhyt- ja pitkäaikainen pyöräpysäköinti.

Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto

Mukana ainakin: LVM, VR, Kuntaliitto, kunnat, HSL, yksityiset toimijat

17. Linja-autoasemien ja -pysäkkien pyöräpysäköinti

Kunnat tarkistavat linja-autoasemien pyöräpysäköinnin tilan ja toteuttavat toimivat, turvalliset ja riittävät pysäköintijärjestelyt joko keskustan pyöräpysäköinnin kehittämisen osana tai asemakiinteistön normaalin kiinteistönhoidon osana. Kotoa asemille ajettujen pyörien pysäköintipaikkojen ohella asemilla tarvitaan turvallista pyörien säilytystilaa myös matkaketjun loppupäässä yön yli säilytettäviä pyöriä varten.

Aloitetaan pyöräliitynnän kehittäminen linja-autoliikenteeseen valitsemalla yhdessä sovittavin kriteerein koko maasta noin 50-100 kehitettävää laatu-pysäkkiä katujen ja maanteiden varsilta. Kehittämistoimet sisältävät tarpeen mukaan pyöräpysäköinnin sekä pysäkillä johtavien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantamisen. Kehittämiskohteet sijoittuvat pääosin isoimmille kaupunkiseuduille kohteisiin, joissa bussitarjonta on hyvä ja pyöräliitynnällä on merkittävää kehittämispotentiaalia. ELY-keskukset ja kunnat tekevät pysäkkien valinnan yhdessä esimerkiksi kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätöiden puitteissa. Taustaksi tarvitaan kaupunkiseututasoiset liityntä- ja vaihtopysäkkien kehittämistarpeiden tarkastelut, joiden perusteella tärkeimmät pysäkit nostetaan mukaan valtakunnalliseen kehittämisohjelmaan.

Kustannukset/rahoitus: Valtion vastuulla olevien pysäkkien pyöräpysäköinnin järjestämiseen tarvitaan lisärahoitusta. Kuntien panostus voidaan suunnata katuverkon pysäkkien ja linja-autoasemien pyöräpysäköinnin kehittämiseen samanaikaisesti, kun maantiepysäkkejä kehitetään valtion rahoituksella. Keskustoissa sijaitsevien linja-autoasemien pyöräpysäköintitarpeet tulee ottaa huomioon kuntien yleisen pyöräpysäköinnin järjestämisessä ja rahoituksessa. Asemakiinteistöjen pyöräpysäköinti järjestetään osana normaalia kiinteistöhoitoa ja sen rahoitusta.

Kuka ottaa kopin: Kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset

Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto, HSL sekä muut kaupunkien ja kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaiset, Linja-autoliitto, Matkahuolto, muut asemakiinteistöjen omistajat



18. Pyörien kuljetus joukkoliikenteessä

Parannetaan pyörien kuljetusmahdollisuuksia ja lisätään pyöräpaikkojen määrää erityisesti pääkaupunkiseudun lähiliikenteen ja kaukoliikenteen junissa. Otetaan pyörien kuljetustarpeet huomioon kalustohankinnoissa. Asetetaan hinnoittelu tukemaan pyörän käyttöä joukkoliikennematkan osana.

Kustannukset/rahoitus: Ei vaadi lisärahoitusta

Kuka ottaa kopin: HSL, VR

Mukana ainakin: Pääkaupunkiseudun kalustoyhtiö, LVM, Liikennevirasto

4.2.5 Kunnossapito kuntoon

Jalkakäytävien ja pyöräteiden kunto on monin paikoin vaarallisen huono ja korjaustoimet hitaita. Kuopat, töyssyt ja halkeamat sekä keväisen hiekanpoiston hitaus ovat paitsi sujuvuusongelma, myös turvallisuusriski pyöräilijöille, rullaluistelijoille ja näkövammaisille. Erityisesti ikääntyneille tärkeää on jalankulun esteettömyys, jota kunntopuutteet heikentävät. Kunnan seuranta ja korjaustoimien ohjelmointi ei ole kävelyn ja pyöräilyn reittien osalta samalla tasolla kuin autoliikenteen puolella. Kuntien ja valtion väylien lisäksi myös kiinteistöjen vastuulla olevat jalkakäytävät ja piha-alueet tulee pitää kunnossa.

Työmaakohtien jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen ja jälkihoidon parantamiseen on jo pitkään pyritty kiinnittämään huomiota, mutta parannusta on tapahtunut hitaasti. Työnaikaiset liikennejärjestelyt ovat usein erittäin hankalia, etenkin liikkumis- ja toimimisesteisille henkilöille, ja pahimmillaan kaivannot katkaisevat jalankulku- ja pyöräilyreitit kokonaan. Opastus korvaavasta reitistä on myös usein harmillisen huonoa. Työmaan loputtua kaivannot jäävät monesti pitkiksi ajoiksi päällystämättä uudelleen. Valvontaa on edelleen tiukennettava ja poikkeamat hyväksytyistä työmaasuunnitelmista sekä jälkihoidon laiminlyönnit sanktioitava riittävästi.

Jalkakäytävien liukkaudentorjunta on tärkeä turvallisuustekijä. Jalankulkijoiden liukastumistapaturmat aiheuttavat vuosittain vähintään tuhansia luunmurtumiin johtavia onnettomuuksia ja niissä kuolee vuosittain noin kymmenen henkeä²⁰. Liukastumisen pelko rajoittaa ikääntyneiden liikkumista talvella. Liukastumistapaturmien kansantaloudelliset vaikutukset ovat suuret. Ikääntyneet ovat suurin riskiryhmä, ja väestön ikääntyminen korostaakin jatkossa entisestään hyvän talvihoidon tarvetta.

Pyörateiden hyvä talvihoito on edellytys talvipyöräilyn suosiolle. Esimerkiksi Oulun ja useiden ruotsalaisten kaupunkien talvipyöräilyn suosion kasvuun vaikuttanut tekijä ovat korkean talvihoitotason reitit. Hyvä hoitotaso ei synny itsestään, vaan vaatii sitä, että kunnossapidon suunnittelussa, hankinnassa ja toteuttamisessa pyritään tietoisesti tukemaan talvipyöräilyä. Esimerkiksi työmatkaliikenteen kannalta merkittävillä reiteillä tavoitteena tulee olla lumenpoisto ja liukkauden torjunta ennen aamuruuhkan käynnistymistä.

KÄRKITOIMET

19. Jalkakäytävien ja pyörateiden kunnosta huolehtiminen

Pidetään kevyen liikenteen väylien ja jalkakäytävien rakenteet ja päällysteet sujuvan ja turvallisen liikkumisen edellyttämässä kunnossa. Huolehditaan siitä, että valtion ja kuntien kunnossapitomäärärahat sisältävät riittävän rahoituksen myös jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuurin kunnan ylläpitämiseen. Nostetaan väylien kunto ja sen rahoitus esiin myös kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyössä. Tiukennetaan myös työmaakohtien jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen ja jälkihoidon valvontaa ja laiminlyöntien sanktiointia (mm. kirjaus sanktioista urakkaohjelmiin Liikenneviraston toimintajärjestelmään).

Kustannukset/rahoitus: Ei vaadi välttämättä mittavaa lisärahoitusta, mutta kylläkin painopisteen muutoksia katujen ja teiden ylläpidon kokonaisbudjetin sisällä priorisoimalla kävelyä ja pyöräilyä

Kuka ottaa kopin: Kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset

20. Jalkakäytävien ja pyörateiden hyvä kesä- ja talvihoito

Käydään läpi jalkakäytävien ja kevyen liikenteen väylien kesä- ja talvihoidon (lumenpoisto, liukkaudentorjunta, hiekanpoisto ym.) laatuvaatimukset ja menetelmät sekä kävelyn että pyöräilyn näkökulmasta. Tarkistetaan niitä tarvittaessa sujuvien ja turvallisten arkimatkojen edellyttämälle tasolle ja asetetaan urakoitsijoiden laiminlyönteille riittävät sanktiot. Huolehditaan siitä, että kaikkien kaupunkiseutujen ja taajamien jalankulku- ja pyörätieverkoilla on kävelyn ja pyöräilyn tarpeista lähtevä, hallintorajat ylittävä hoitoluokitus, jolla varmistetaan pääreittien hyvä hoitotaso. Hyvä toimintamalli voi olla esimerkiksi kunnan ja paikallisen pyöräilyseuran yhteistyö pääreittien kartoittamisessa. Kaupunkiseuduilla koordinoidaan väyläluokitukset ja laatuvaatimukset valtion ja kuntien välillä yhteen. Tiedotetaan talvihoidosta myös käyttäjille. Liitetään katukalusteiden, esimerkiksi pyörätelineiden talvihoito mukaan kunnossapitosopimukseen ja lisätään katettuja telineitä kunnossapidon helpottamiseksi. Huolehditaan myös keskeisten linja-autopysäkkien ja niille johtavien jalankulkuyhteyksien hyvästä talvihoitotasosta.

Kustannukset/rahoitus: Ei vaadi välttämättä mittavaa lisärahoitusta, mutta kylläkin painopisteen muutoksia katujen ja teiden ylläpidon kokonaisbudjetin sisällä priorisoimalla kävelyä ja pyöräilyä

Kuka ottaa kopin: Kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset/liikenne

Mukana ainakin: Yksityiset kiinteistöt, urakoitsijat, paikalliset pyöräilyjärjestöt

4.3 Kaikki lähellä

Matkan pituus on keskeinen kulkutavan valintaa ohjaava tekijä. Nykyiset kehityssuunnat, yhdyskuntien hajautuminen ja palvelupisteiden vähentyminen, pidentävät matkojen pituuksia heikentäen kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Samalla autonomisuuden kasvu, varsinkin autokaupunkialueella yleinen perheen toinen auto, vähentää merkittävästi muiden kulkutapojen käyttöä.

Maankäytön suunnittelussa tulee olla olennaisena lähtökohtana kävelyn ja pyöräilyn edellytysten varmistaminen. Kaupunkiseutujen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeille ja pienempien taajamien keskustojen tuntumaan sijoittuva asunto- ja toimitilarakentaminen on avainasemassa. Julkisen ja yksityisen palveluverkon kehitystä on tärkeää ohjata siten, että palvelut ovat saavutettavissa myös jalan ja pyörällä.

Keskeiset keinot, joilla turvataan mahdollisuus tehdä arkipäivän matkat jalan ja pyörällä, ovat

- lyhyisiin etäisyyksiin ja sekoittuneisiin toimintoihin perustuvien jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeiden parantaminen ja lisärakentaminen
- julkisten ja kaupallisten lähipalvelujen vahvistaminen
- maankäyttöön hyvin kytkeytyvän jalankulku- ja pyöräilyverkon sekä kiinteistöjen pyöräpysäköinnin suunnittelu ja osoittaminen eriasteisissa kaavoissa

4.3.1 Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan

Tutkimustulosten perusteella erityisesti jalankulkuvyöhyke tarjoaa mahdollisuuden autosta riippumattomalle elämälle ja se näkyy myös kulkutapavalinnoissa²¹. Kävelyn osuus on selvästi suurin kaupunkiseutujen ja taajamien jalankulkuvyöhykkeillä. Jalankulkuvyöhykkeeksi luokitellaan 1-2 kilometrin etäisyydelle taajaman keskustasta ulottuva tiiviisti rakennettu alue, jossa asukkaiden lähietäisyydellä on paljon työpaikkoja ja palveluja. Myös alakeskuksiin voi syntyä jalankulkuvyöhykkeitä, jos niiden palvelurakenne on riittävän monipuolinen.

Pyöräily on useimmiten suosituinta 2-5 kilometrin säteelle keskustasta ulottuvalla jalankulun reunavyöhykkeellä. Tämä jalankulkuvyöhykettä ympäröivä esikaupunkialue sekä hyvän joukkoliikennetarjonnan piirissä olevat, laajemmalle ulottuvat joukkoliikennevyöhykkeet muodostavat alueen, jolla pyörä ja joukkoliikenne yhdessä muodostavat toimivan kulkutavan monille matkoille. Tällä pyöräily- ja joukkoliikennevyöhykkeellä arki sujuu myös ilman autoa tai ainakin kotitalouksien toisen auton tarve on pieni.

Kaupunkien, alakeskusten ja pienempien taajamien jalankulkuvyöhykkeiden ja niitä ympäröivien pyöräilyvyöhykkeiden kehityksellä on iso merkitys kävelyn ja pyöräilyn tulevaisuudelle. Vaikka niillä kävellään ja pyöräillään paljon jo nyt, kävelyn ja pyöräilyn osuuden merkittävään lisäämiseen on hyvät mahdollisuudet, jos rakentamisen, liikennejärjestelyjen ja palveluverkon kehitys tukee jalan ja pyörällä liikkumista. Jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeiden lisä- ja täydennysrakentaminen tarjoaakin suuren potentiaalin kävelyn ja pyöräilyn lisäämiselle. Jalankulkuvyöhykkeen väestömäärä onkin useilla kaupunkiseudulla selkeästi kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana ²². Samanaikaisesti kuitenkin autokaupunkialueiden väestö on kasvanut usein vielä enemmän.

Maankäytön kehityksen ohjaaminen kestäväään suuntaan edellyttää kunnilta aktiivista ja pitkäjänteistä maapolitiikkaa, jolla varmistetaan rakentamismahdollisuudet edullisille kasvusuunnille, hallitaan alueiden ja niihin liittyvien lähipalvelujen toteutumisia-katauluja sekä hillitään kasvuseutujen lievealueiden hajarakentamista.

Yhdyskuntien suunnittelussa ja rakentamisessa uudenlaista lähestymistapaa edustaa vyöhykeajattelu²³, jossa palvelukeskusten saavutettavuus eri liikennemuodoilla ohjaa maankäytön ja liikenteen yleispiirteistä ja yksityiskohtaista suunnittelua. Samalla liikennesuunnittelun näkökulma laajenee liikenneyhteyksistä toimintojen saavutettavuuden tarkasteluun. Tunnistamalla yhdyskunnan kokonaisrakenne ja jalankulku-, pyörä- ja joukkoliikennevyöhykkeisiin liittyvät kehittämispotentiaalit voidaan yhdyskuntarakennetta kehittää tavoitteellisesti kestäväään suuntaan. Asemakaavataso suunnittelussa keskeiseksi lähtökohdaksi nousevat lähiliikkumisen edellytykset ja ympäristön houkuttelevuus jalan ja pyörällä liikkumiseen.



KÄRKITOIMET

21. Jalankulku- ja pyöräilykaupungin suunnittelu ja rakentaminen

Suunnitellaan ja kaavoitetaan toiminnoiltaan sekoittunutta, lyhyiden yhteyksien kaupunkirakennetta, jossa liikkumisen lähtökohtana on jalankulku ja pyöräily. Täydennetään ja uudistetaan kaupunkiseutujen ja pienempien taajamien jalankulku- ja pyöräilyvyöhykettä lisä- ja täydennysrakentamisella ja käyttämällä hyväksi käyttötarkoitukseltaan muuttuvien teollisuus-, varasto- ja liikennealueiden uudistamisen tarjoamat mahdollisuudet. Paikoin jalankulku- ja pyöräilyvyöhykettä voidaan laajentaa toteuttamalla kävelymatkaa lyhentäviä yhteyksiä esimerkiksi vesistön yli tai laajentamalla keskustarakennetta siellä, missä siihen on kysyntää.

Hillitään autokaupunkirakenteen vetovoimaa tarjoamalla asukkaille ja yrityksille houkuttelevia vaihtoehtoja jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeeltä. Aikataulutetaan rakentaminen ja kuntien panostukset etupainotteisesti siten, että jalankulku- ja pyöräily-yhteydet ovat valmiina jo alueita rakennettaessa.

Kustannukset/rahoitus: Eheä yhdyskuntarakenne säästää yhteiskunnan ja asukkaiden kustannuksia

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: Maakuntaliitot, ELY-keskukset, YM

22. Kaavojen liikennevaikutusten arviointi

Parannetaan liikennevaikutusten arviointia eri kaavatasoilla. Kehitetään ja otetaan käyttöön helppokäyttöisiä arviointivälineitä, joilla voidaan kaavoitusvaiheessa arvioida suunnitelmien vaikutuksia liikkumiseen ja sen kustannuksiin. Hyödynnetään esimerkiksi matkatuotoskäsikirjaa ja Urban Zone-vyöhyketarkasteluja. Erityisesti kiinnitetään huomiota kävelyn ja pyöräilyn edellytysten ja toimintojen saavutettavuuden arviointiin. Kehitetään vakiintuneita menetelmiä liikkumistavoista seuraavien liikunta- ja terveysvaikutusten arviointiin. Arvioinnin tueksi tarvitaan nykyistä parempaa tietoa ja seuranta kävelyn ja pyöräilyn määristä.

Luodaan käytännöt kaavaratkaisujen auditointiin kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta osana niiden normaalia valmisteluprosessia. Käytetään valmisteluprosessissa mahdollisuuksien mukaan hyväksi asukas- ja pyöräilyjärjestöjen sekä ELYjen näkemyksiä ja asiantuntemusta jalankulun ja pyöräilyn tarpeista.

Kustannukset/rahoitus: Ei edellytä lisärahoitusta

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: YM, LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset, maakuntaliitot, asukas- ja pyöräilyjärjestöt, STM, HSL

4.3.2 Palvelut lähelle

Sekä julkisten että yksityisten lähipalvelujen verkko on harvenemassa. Samalla niiden saavutettavuus jalan ja pyörällä heikkenee. Pienemmissä taajamissa ja keskuksissa palvelutarjonta on kokonaisuudessaan heikkenemässä, ja isommissakin lähipalvelut keskittyvät isompiin yksiköihin tai siirtyvät asuinalueilta autolla saavutettaviin paikkoihin liikenneväylien varsille.

Julkisessa keskustelussa huomio on kiinnittynyt erityisesti kaupan keskittymiskehitykseen, ja vähittäistavarakaupan suuryksiköiden sijoittumisen ohjausta koskevaa lainsäädäntöä on vastikään tiukennettu. Julkisen talouden säästöpainet ja hallinnon muutokset lisäävät kuitenkin myös julkisten lähipalvelujen keskittämispaineita. Julkisen palveluverkon muutosten vaikutuksia arvioidaan usein suppeasti vain ko. hallintosektorin kustannusten näkökulmasta. Huomioon tulisi ottaa myös vaikutukset asukkaiden liikkumiseen ja sen seurauksiin, kuten koulukuljetusten ja saattoliikenteen kasvuun, iäkkäiden omatoimisuuden ja liikuntakyvyn säilymiseen²⁴ sekä lisääntyvän liikenteen ilmastovaikutuksiin. Menetelmää tähän ollaan kehittämässä osana Liikkumisen ohjauksen ohjelmaa. Myös maankäytön ohjauksessa tulisi kiinnittää huomiota vähittäiskaupan ohella julkisten palvelujen sijoittumiseen.

KÄRKITOIMET

23. Kaupallisten palvelujen sijoittumisen ohjaus

Ohjataan edelleen kaupallisten palveluiden sijoittumista ja tuetaan lähipalvelujen edellytyksiä maankäytön suunnittelun ja lainsäädännön mukaisen kaa-vaohjauksen keinoin. Ohjataan erityyppisten palvelujen sijoittumista liikenteellisesti sopiviin sijainteihin ja luodaan edellytyksiä lähiöiden lähipalvelujen säilymiselle ja sijoittumiselle asutuksen keskelle kehittämällä lähiörakennetta.

Kustannukset/rahoitus: Ei edellytä lisärahoitusta

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: Maakuntaliitot, ELY-keskukset, YM, yritykset

24. Julkisten palvelujen liikennevaikutusten arviointi

Asetetaan vaatimukset tai laaditaan ohjeet julkista palveluverkkoa koskevien päätösten liikenteellisten vaikutusten arvioimisesta. Arvioinnin sisältönä on sektorirajat ylittävä saavutettavuus-, liikkumis- ja terveysvaikutusten ja -kustannusten tarkastelu. Vaatimusten/ohjeiden laadinnassa otetaan huomioon jo tehty menetelmäkehitys. Edellytetään arviointia valtionavustusta saavilta julkisten palvelujen rakentamishankkeilta (esim. koulut, liikuntatilat jne.).

Kustannukset/rahoitus: Ei edellytä lisärahoitusta

Kuka ottaa kopin: LVM, STM, OKM, YM, Liikennevirasto

Mukana ainakin: Kunnat, maakuntaliitot, ELY-keskukset, HSL

4.3.3 Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin

Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien huomioon otto yleis- ja asemakaavoissa on vaihtelevaa ja harvoin suunnittelua ohjaava tekijä. Kokonaisnäkemyistä jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkoista ei aina ole tai se ei välity kaavoitukseen eikä alueiden yksityiskohtaisempaan toteutukseen. Jalankulun ja pyöräilyn reitistö rakentuu liian usein pelkästään autoliikenteen väylien ehdoilla ja periaatteilla, niiden rinnalle. Tie- ja katuverkosta riippumattomat yhteystarpeet ja -mahdollisuudet jäävät helposti tutkimatta.

Parhaimmillaan uusien alueiden suunnittelun lähtökohdaksi on asetettu ensin jalankulkuyhteydet, sitten pyöräily, joukkoliikenne ja viimeiseksi autoliikenne ja onnistuttu viemään tämä periaate yleiskaavatasolta yksityiskohtien toteuttamiseen saakka.

Nykyisillä autopaikkanoormeilla ja kaavamääräyksillä varmistetaan täysi autoistuminen ja pysäköinnin kustannukset jaetaan myös autottomille. Pyöräpysäköinnille taas vaaditaan harvemmin kunnollisia olosuhteita. Helppokäyttöiset ja turvalliset pyörien säilytystilat ovat kuitenkin ehdoton edellytys pyörän vaivattomalle arkikäytölle. Vähitellen monissa kunnissa on kuitenkin alettu asettamaan pyöräpysäköintinormeja rakennusjärjestyksiin ja kaavamääräyksiin.

KÄRKITOIMET

25. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet yleis-, asema- ja maakuntakaavoihin

Mietitään maakuntakaava- ja varsinkin yleiskaavatasolla periaatteet siitä, minkälaisia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä eri alueilla tarjotaan. Suunnitelmaan jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkot kokonaisvaltaisesti joko yleiskaavoituksen yhteydessä tai erillisissä suunnitelmissa, joissa kytkentä maankäyttöön pidetään vahvasti mukana. Esitetään tavoiteverkkovaraukset myös yleiskaavakartoilla, jotta ne käytännössä ohjaavat myös yksityiskohtaisempaa maankäytön suunnittelua. Asemakaavatasolla huolehditaan tarvittavista tilavarauksista. Kaikilla kaavatasoilla kävelyn ja pyöräilyn yhteydet suunnitelmaan niiden kummankin omista tarpeista lähtien.

Kustannukset/rahoitus: Ei edellytä lisärahoitusta

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: Maakuntaliitot, ELY-keskukset

26. Pyöräpysäköintinormien asettaminen

Asetetaan pyöräpysäköintinormit kuntien rakennusjärjestyksiin ja kaavamääräyksiin autopaikkojen tavoin. Vaaditaan pyöräpysäköinnin järjestämistavan esittämistä rakennuslupaa haettaessa ja valvotaan niiden kunnollista toteuttamista. Kannustetaan tähän laatimalla ja levittämällä kuntiin tiivistetyt suositukset eri kaupunkirakennevyöhykkeillä ja erityyppisten toimintojen yhteydessä sovellettavista pyöräpysäköintinormeista, niiden seurannasta kaavoitus- ja rakentamisvaiheessa sekä hyvälle pyöräpysäköinnille asetettavista vaatimuksista.

Kustannukset/rahoitus: Ei edellytä lisärahoitusta

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: YM, Kuntaliitto, ELY-keskukset, Pyöräilykuntien verkosto

4.4 Järjestelmä toimii

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on vietävä tavoitelauseista konkreettiseksi osaksi yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Hyvä tahto ei riitä, vaan tarvitaan kävelyä ja pyöräilyä edistäviä valintoja yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavissa päätöksissä ja resurssien jaossa.

Sekä liikennesektorin rahoituksessa että henkilöresursoinnissa tulisi pyrkiä siihen, että eri kulkumuotoja resursoidaan tavoiteltavan kulkumuotojakauman mukaisesti. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet ovat yksittäisinä pieniä ja myös edullisia verrattuna isoihin liikennehankkeisiin.

Tahto ja tavoitteisiin sitoutuminen punnitaan myös silloin, kun kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii taloudellisia kannustimia työmatkakävelyn ja -pyöräilyn edistämiseksi tai autoilua rajoittavia toimenpiteitä, kuten nopeuksien hillintää ja liikennetilän uudelleenjakoa.

Keskeiset keinot kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi ovat

- kävelyn ja pyöräilyn nostaminen selvästi nykyistä enemmän esille valtion ja kuntien liikennepolitiikassa
- kävelyä ja pyöräilyä tukevat työmatkaliikenteen taloudelliset kannustimet
- riittävät ja osaavat henkilöresurssit jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluun ja edistämiseen sekä kävelyn ja pyöräilyn määrien seuranta
- kävelyn ja pyöräilyn kasvua ja turvallisuutta tukevat liikennesäännöt, niitä koskeva tiedotus ja valvonta

4.4.1 Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta

Kävely ja pyöräily ovat olleet heikosti esillä valtion ja kuntien päätöksenteossa. Lisäksi valtion perusväylänpidon niukka rahoitus on johtanut siihen, että kunnat rahoittavat suuren osan myös maanteiden varsille rakennetuista kevyen liikenteen väylistä. Kunnissa kevyen liikenteen väylät rakennetaan uusille alueille yleensä automaattisesti muun kunnallistekniikan yhteydessä, mutta olemassa olevan jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuurin tason nostamiseen on niukasti varoja.

Kaupunkiseuduilla valtion ja kuntien liikennerahoitus ei hallintorajoista johtuen aina kohdennu tarpeellisimpiin kohteisiin. Erityisesti tämä haittaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista. Kokonaisuuden kannalta tehokkainta olisi, ettei valtio panostaisi ensisijassa maanteiden varsien kevyen liikenteen väyliin vaan seudullisesti tärkeimpiin kohteisiin - vaikka ne sijaitsisivat kunnan hallinnoimalla alueella. Tämä ei nykyisessä rahoitusjärjestelmässä ole mahdollista.

Eräs keskeinen keino kestävien kulkutapojen tukemiseksi on liikenteen hinnoittelun (verot ja maksut) kohdentaminen nykyistä tehokkaammin liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti. Tienkäyttö- ja ruuhkamaksujen käyttöönottoa autoliikenteen kasvun hillitsemiseksi selvitetään. Myös autojen pysäköintipaikkojen tarjonta, käytön ohjaus ja hinnoittelu on tehokas kuntien käytössä oleva keino vaikuttaa eri kulkutapojen käyttöön erityisesti keskusta-alueilla.

Työpaikoilla autoilua suositetaan esimerkiksi ilmaisen pysäköintiedun muodossa. Työnantajilla pitäisi olla mahdollisuus vastaaviin taloudellisiin kannustimiin myös työmatkansa jalan tai pyörällä kulkeville. Verotuksessa työmatkavähennys ei kannusta työmatkakävelyyn ja -pyöräilyyn, vaikka se olisi yhteiskunnan kannalta tavoiteltavaa.

Jalankulun ja pyöräilyn suosion kehitystä on vaikea seurata, koska tietoa on saatavissa heikosti sekä valtakunnallisesti että paikallisesti. Liikenneviraston ja ELY-keskusten vastuulla oleviin maanteiden yleisiin liikennelaskentoihin ollaan lisäämässä mukaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden laskenta. Suurimmille kaupunkiseuduille tarvitaan automaattinen laskentapisteverkko. Niiden avulla voidaan kehittää periaatteet laskentatietojen laajentamiseksi (mm. aika- ja säävaihtelukertoimet). Lisäksi suuri osa jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksista, myös loukkaantumiseen johtaneista, jää tilastojen ulkopuolelle. Jalankulun ja pyöräilyn yksittäisonnettomuuksia (liukastumiset, kaatumiset) ei tilastoida lainkaan.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimien toteutuminen edellyttää lopulta sitä, että joku ottaa konkreettisen vastuun niiden eteenpäin viemisestä. Tarvitaan ihmisiä, joilla on aikaa, halua ja osaamista toimia. Suurimpien kuntien ja valtion liikennehallinnossa on jossain määrin nimetty kävelyn ja pyöräilyn yhdyshenkilöitä, mutta henkilöresurssointi on silti usein liian vähäistä. Myös kuntien välistä suunnittelijayhteistyötä ja kokemusten vaihtoa tarvitaan lisää.

KÄRKITOIMET

27. Kävely ja pyöräily näkyviin liikennesuunnittelussa ja -politiikassa

Nostetaan sekä kävely että pyöräily järjestelmällisesti esiin ja käsitellään niitä konkreettisesti valtion ja kuntien strategisen tason suunnitelmissa, toiminta- ja taloussuunnittelussa sekä tulosoajauksessa. Huolehditaan siitä, että kävely ja pyöräily – osana liikennepolitiikkaa – ovat mukana myös laajempien poikkihallinnollisten yhteiskuntastrategioiden ja -ohjelmien laadinnassa, seurannassa ja toimeenpanossa.

Asetetaan myös paikalliset tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn määrien kehitykselle ja seurataan niiden toteutumista. Linjataan periaatteet eri liikennemuotojen painotuksista ja tilanjaosta kuntien ja kaupunkiseutujen eri vyöhykkeillä. Käsitellään tavoitteet ja linjaukset riittävän korkealla tasolla kunnissa ja valtionhallinnossa ja kytketään ne muuhun liikennejärjestelmätyöhön. Laaditaan seudulliset kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmat. Viedään kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet konkreettisiksi päätöksenteon kohteiksi, tarvittaessa isommiksi kokonaisuuksiksi paketoitena.

Kustannukset/rahoitus: Vaikuttaa rahoitukseen

Kuka ottaa kopin: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset, kunnat ja kaupunkiseudut

Mukana ainakin: Maakuntaliitot, liikenne-, liikunta-, terveys- ja ympäristöalan järjestöt

28. Työmatkakävelyn ja -pyöräilyn taloudelliset kannustimet

Selvitetään kulkumuotojakaumaa väärään suuntaan ohjaavien fisikaalisten kannustimien kuten työnantajan tarjoaman auton pysäköintiedun verotto-muuden, käytöstä riippumattoman autoedun ja työmatkojen verovähennys-käytännön vaikutukset ja muutostarpeet. Ohjataan vastaavat tuet myös jalan ja pyörällä liikkuville. Luodaan paremmat edellytykset työmatkapyöräilyn ja -kävelyn taloudellisiin kannustimiin. Ulkomailla käytössä olevia esimerkkejä ovat mm. työnantajan maksama veroton korvaus työmatkapyöräilystä, työnantajan hankkima pyörä tai valtion kuukausikorvaus pyörällä töihin kulkijalle.

Kustannukset/rahoitus: Kustannukset selvitettävä toimenpiteen yhteydessä

Kuka ottaa kopin: VM

Mukana ainakin: LVM

29. Kävelyn ja pyöräilyn aktiivinen seuranta

Seurataan kävelyn ja pyöräilyn määriä ja asiakastytyvääisyyttä sekä valta-kunnallisesti että kaupunkiseuduilla / suurimmissa kaupungeissa. Kaupunki-seuduilla seurannan järjestäminen on liikennejärjestelmätyön keskeisiä teh-täviä. ELY-keskuksissa sekä mahdollisimman monessa kaupungissa ja kun-nassa ryhdytään tekemään säännöllisiä kävelyn ja pyöräilyn laskentoja las-kentaohjeistuksen (Liikennevirasto ja Kuntaliitto) mukaisesti. Liikennevirasto ottaa vastuun kävelyn ja pyöräilyn laskentamenetelmien, liikennetutkimus-ten, ennustemallien ja vaihtelukertoimien kehittämisestä sekä ELY-keskusten ja kuntien kannustamisesta seurannan toteuttamiseen.

Kustannukset/rahoitus: Laskentojen lisääminen kunnissa vaatii lisärahoitus-ta, samoin kuin laskentatietojen mahdollinen kokoaminen valtakunnallisesti yhteen.

Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto

Mukana ainakin: kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset, LVM, Trafi, Liikenneturva, maakuntaliitot, Pyöräilykuntien verkosto

30. Henkilöresurssien lisääminen

Lisätään henkilöresursseja jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluun ja edistämi-seen. Liikennevirastoon nimetään päätoiminen jalankulun ja pyöräilyn vas-tuhenkilö. Isoissa kaupungeissa tarvitaan päätoimiset tai muutoin riittävästi resursoidut jalankulun ja pyöräilyn suunnittelijat. Pienemmissä kunnissa rat-kaisuna voivat olla yhteiset suunnittelijat tai muu yhteistyö tarvittavien hen-kilöresurssien hankkimiseksi. ELYissä varmistetaan, että kävely- ja pyöräi-lyasioilla on riittävä resursointi, jolloin ne voivat myös tarjota asiantuntija-apua pienille kunnille. Tehdään yhteistyötä järjestötoimijoiden ja asukkaiden kanssa hyödyntäen heidän asiantuntemustaan.

Kustannukset/rahoitus: Osin rahoitettavissa henkilöiden toimenkuvien muu-toksilla, osin tarvitaan lisärekrytointeja

Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto, ELY-keskukset, kunnat

Mukana ainakin: TEM (ELY-keskusten toimintamäärärahat), Pyöräilykuntien verkosto, pyöräilyjärjestöt ja -yhdistykset, muut kolmannen sektorin toimijat



4.4.2 Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita

Kaikilla pitää olla mahdollisuus liikkua ja toimia asuinympäristössään ilman kuoleman tai vakavan loukkaantumisen riskiä. Hyvin suunniteltu liikenneympäristö viestii jo itsessään käyttäjälle oikean ja turvallisen toimintatavan ilman väärinymmärryksen vaaraa. Nykyisin näin ei kaikilta osin ole, ja siksi liikennesäännöillä ja liikenteen ohjauksella joudutaan korjaamaan sellaisia ongelmatilanteita, joiden oikeammat ratkaisukeinot löytyisivät infrastruktuurin puolelta. Liikenneympäristö, liikennesäännöt ja liikennekäyttäytyminen muodostavatkin yhtälön jossa jokaisen osan tulee tukea toisiaan.

Liikennesääntöjen osaamisessa ja noudattamisessa on puutteita niin autoilijoiden, pyöräilijöiden kuin muidenkin liikkujien parissa. Autoilijat eivät usein huomioi pyöräilijöitä tasavertaisena osapuolena liikenteessä. Toisaalta kävelyn ja pyöräilyn ohjaaminen yhdistetyille kevyen liikenteen väylille aiheuttaa ongelmia silloin kun pyöräilijät eivät huomioi hitaampia liikkujia. Eri kulkumuotojen väliset konfliktit - vaikka eivät onnettomuuksiin johtaisikaan - vähentävät pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuutta. Jos suomalaisessa liikennesuunnittelussa aletaan pyrkiä siihen, että pyörä ymmärretään ”kevyen liikenteen” sijasta ajoneuvona, se edellyttää sekä pyöräilijöiltä että autoilijoilta sääntöjen mukaista ajokäyttäytymistä.

Ristiriitoja voi syntyä myös saman kulkumuodon sisällä, kun samanaikaisesti halutaan sekä rohkaista kaikkia väestöryhmiä pyöräilemään että järjestää nopeita ja sujuvia ajoneuvoliikenteen säännöillä toimivia pyöräilyväyliä. Joissain tapauksissa ratkaisuna voisi olla pyörätien velvoittavuudesta luopuminen, jolloin pyöräilijä voisi taitonsa ja tarpeidensa mukaan valita ajoradan ja kevyen liikenteen väylän välillä.

Suojatielainsäädäntö on säädetty suojaamaan ja tukemaan jalankulun asemaa taajamaliikenteessä. Kuitenkin puolet jalankulkuonnettomuuksista tapahtuu suojateilla. Kaikki autoilijat eivät kunnioita suojatiesääntöjä, ja etenkin lapset ja ikääntyneet ovat jalankulkijoina turvattomassa asemassa.

Toimivien pyöräily-yhteyksien järjestäminen nykyisissä keskustaympäristöissä on usein vaikeaa tai erittäin kallista. Keskusta-alueilla liikenteelle käytettävissä oleva tila on rajallista. Autoliikenteen ohjaustarpeiden vuoksi toteutetut yksisuuntaiset kadut vaikeuttavat pyöräilyä erityisesti keskusta-alueilla. Useissa Euroopan maissa on saatu hyviä kokemuksia pyöräilyn mahdollistamisesta molempiin suuntiin sellaisilla yksisuuntaisilla kaduilla, joilla on alhainen nopeusrajoitus.

Pyörätiejärjestelyt risteyksissä ja pyörätien päättymiskohdissa ovat monin paikoin sellaisia, että pyöräilijän on vaikeaa toimia turvallisesti ja sääntöjen mukaisesti. Lisäksi pyöräilyn väistämissäännökset risteyksissä ja tienylityskohdissa koetaan usein vaikeaselkoisiksi sekä autoilijoiden että pyöräilijöiden toimesta.

KÄRKITOIMET

31. Suojateiden kunnioittaminen

Tehostetaan autoilijoiden suojatiekäyttämisen valvontaa, valistusta ja opetusta. Toteutetaan eri toimijoiden yhteinen ohjelma, jossa tiedotus on keskeisesti mukana. Edistetään mahdollisuuksia valvoa kaupunkien pääkatujen ajonopeuksia ja suojateitä erilaisin teknisin keinoin sekä tiedottaa ko. järjestelmistä ennaltaehkäisevästi. Alennetaan autoliikenteen nopeuksia ongelma-kohteissa.

Kustannukset/rahoitus: Poliisin liikennevalvontaan, valistukseen ja opetukseen tarvitaan lisäresursseja. Kuntien ja valtion liikenneturvallisuuden parantamiseen osoitetusta rahoituksesta osa tulisi ohjata suojatie- ja nopeusvalvonnan tehostamiseen.

Kuka ottaa kopin: SM/Poliisihallitus, kunnat

Mukana ainakin: Liikennevirasto, Liikenneturva, Trafi, Opetushallitus ja OKM

32. Selvitys pyöräilyratkaisujen kehittämisestä

Laaditaan selvitys liikenteen ohjauksen keinoista, liikennesääntöjä koskevas- ta valistuksesta ja liikennesääntöjen tulkinnan tai itse säännösten kehittämistarpeista, joita tarvitaan tukemaan pyöräilyä omana liikennemuotonaan ja ajoneuvoliikenteen osana. Selvityksessä kartoitetaan nykytila perustuen tutkimustietoon sekä suomalaisiin ja ulkomaisiin kokemuksiin. Selvityksen perusteella käynnistetään tarvittavat lainsäädännön muutostyöt. Selvityksessä tarkastellaan muun muassa seuraavia teemoja:

- Kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla hiljaisen nopeusrajoituksen alueilla
- Pyöräkadut
- Pyörätiemerkin velvoittavuus vs. ei-velvoittavuus
- Pyöräilijän väistämissääntöjä koskeva valistus ja/tai mahdolliset sääntöjen muutokset

Kustannukset/rahoitus: Selvitys on toteutettavissa normaalilla toimintamenorahoituksella

Kuka ottaa kopin: LVM

Mukana ainakin: Liikennevirasto, Liikenneturva, Pyöräilykuntien verkosto

4.4.3 Ryhdytään toimeen

Eurooppalaisten kävely- ja pyöräilykaupunkien menestystarinoissa yhteisenä tekijänä on ollut päätöksentekijöiden vahva sitoutuminen kävelyn tai pyöräilyn kasvutavoitteeseen. Myös suomalaiset kokemukset osoittavat, että kuntien poliittisen ja virkamiesjohdon tuki on tärkeä edellytys kävelyn ja pyöräilyn pitkäjänteiselle edistämiseksi. Päätäjien tuen lisäksi tarvitaan selkeä liikenteen kehittämisvisio, jota lähdetään toteuttamaan yksityiskohtaisemmilla toimenpiteillä.

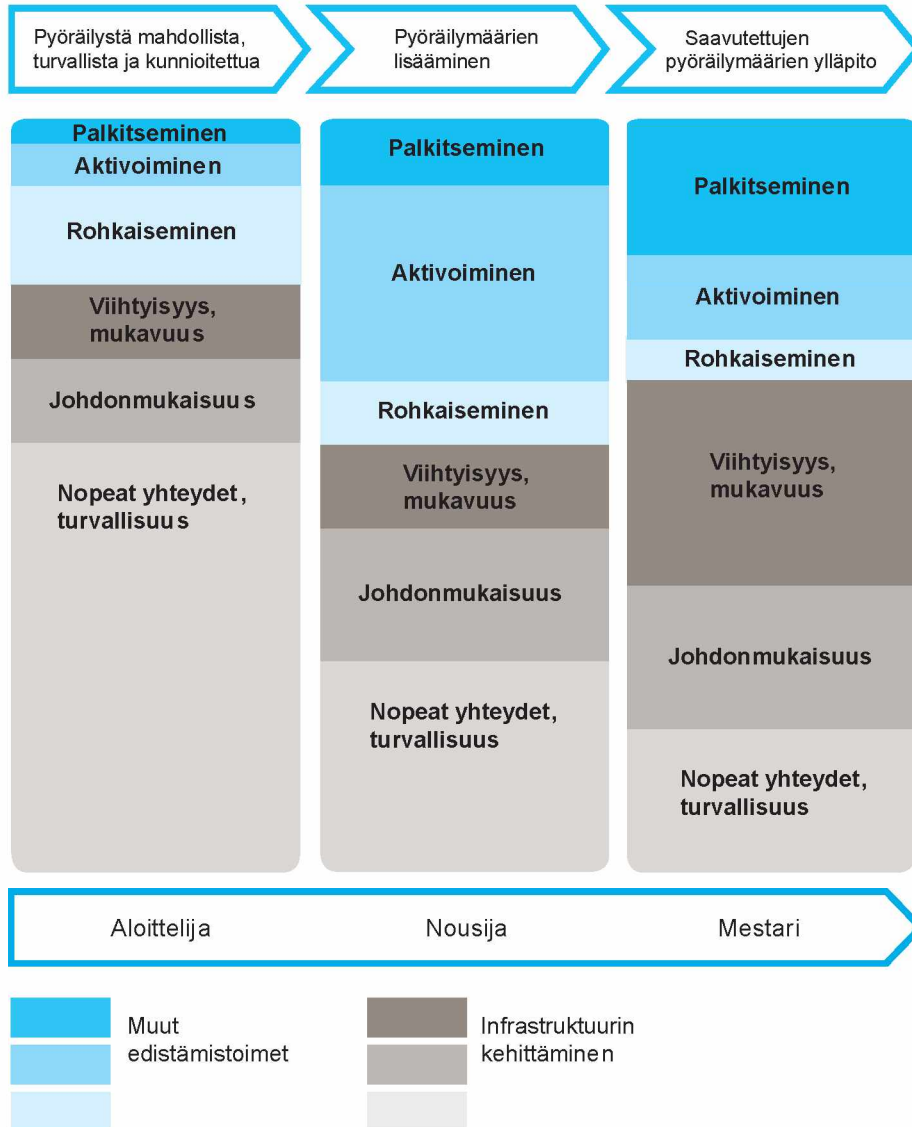
Parhaissa kaupungeissa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on onnistuneesti kytketty laajempien kehittämisstrategioiden, eri hallinnonalojen tavoitteiden ja maankäytön visioiden osaksi. Tavoitteena voidaan pitää sitä, että jatkossa myös yhä useampi suomalainen kunta ja kaupunki profiloituu kestävän kaupunkikehityksen suunnan näyttäjänä Kööpenhaminan, Ruotsin Växjön ja Saksan Freiburgin tapaan ja että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on osa tätä strategiaa.



Kuva 7. Kävelyn ja pyöräilyn kasvu tukee monien yhteiskunnan sektoreiden tavoitteita

Parhaimmat onnistumiset kävelyn ja pyöräilyn edistämässä on saavutettu yhdistämällä sekä infrastruktuurin parannuksia että markkinointia. Koska eri seudut, kaupungit ja kunnat ovat erilaisessa tilanteessa, toimenpiteiden painotus on eri alueilla erilaista. EU-hankkeessa Promoting cycling for everyone as a daily transport mode (PRESTO) ²⁵ on jaoteltu kaupungeja niiden pyöräilypolitiikan perusteella ”aloittelijoihin, edistyviin ja mestareihin” (starter, climber, champion) (ks. kuva 9). Aloittelijaluokkaan kuuluvissa kaupungeissa toimenpiteiden painotus on turvallisen ja kattavan infrastruktuurin kehittämisessä. Kun perusedellytykset pyörän käytölle ovat olemassa riittävän laajasti, voidaan painottaa enemmän yhteyksien houkuttelevuuden paran-

tamista sekä pyöräilyn markkinointia. Vastaavaa ajattelua voidaan soveltaa myös kävelyn edistämiseen. Suomen kaupunkiseuduilla ja kunnissa kävelyn ja pyöräilyn perusinfrastruktuuria on jo laajasti olemassa ja suurin osa niistä voidaan lukea ”edistävien” kuntien ja kaupunkien luokkaan.



Kuva 8. Pyöräilyn edistämistoimenpiteiden painotus eri edistämisvaiheissa olevissa kaupungeissa. Kuvan alkuperäinen lähde: PRESTO Cycling Policy Guide²⁷. Suomennoksen lähde: Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi²⁶

Lähes kaikissa suurimmissa suomalaisissa kaupungeissa on tehty 2000-luvulla kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma joko erikseen tai liikennejärjestelmäsuunnitelman osana⁴. Sen sijaan pienistä ja keskisuurista kunnista ja kaupungeista kävelyn ja/ tai pyöräilyn kehittämisohjelma on vain noin joka kymmenennellä. Ohjelmat ovat usein painottuneet pyöräilyn edistämiseen ja infrastruktuurin kehittämiseen ja niillä on myös ollut merkittävä vaikutus pyöräilyn olosuhteiden kehittymiseen. Kehittämisohjelman olemassa olo näyttääkin johtaneen sekä pyöräilyä tukeviin poliittisten päätösten tekemiseen, vastuuhenkilöiden tai -ryhmien nimeämiseen että aktiivisempaan pyöräteiden rakentamiseen.

Tavoitteena on paikallisten tarpeiden näkökulmasta lähtevien kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmien ulottaminen kaikkiin Suomen kuntiin. Suunnitelmassa voidaan käsitellä laajasti kaikkien edellä kuvattujen teemojen (luvut 4.1–4.4) mukaisia toimenpiteitä ja koota ne yhteen laajaksi kokonaisuunnitelmaksi, josta päättäjille voidaan nostaa esiin sopivan kokoisia hankkeita. Tähänastisten suunnitelmien painopiste on ollut kevyen liikenteen väylästä laajentamisessa, mutta jatkossa on tarpeen painottaa myös infrastruktuurin laatutason parantamista sekä kävelyn ja pyöräilyn markkinointia. Samalla kävelyn käsittelyä on tarpeen vahvistaa.

Lähtökohtia hyvälle kaupunki- ja taajamaympäristön suunnittelulle ovat

- *jalan liikkumisen asemoiminen ihmisen mittaisen kaupungin peruskuluttavaksi,*
- *pyörän ymmärtäminen ajoneuvoksi,*
- *kävelyn ja pyöräilyn käsittely toisistaan erillisinä liikennemuotoina sekä*
- *maankäytön, liikenteen, rakennusten ja julkisen tilan tarkastelu kokonaisvaltaisesti kaupunkiympäristönä ja arkielämän näyttämönä – kaupunkisuunnittelu*

Kaupunkiseuduilla kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmien laatiminen kytkeytyy liikennejärjestelmätyöhön ja ne voidaan hyvin laatia esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnittelun osana. Yksi vaihtoehto suunnitelman laatimiselle on myös kuntien ja ELYjen yhteisten liikenneturvallisuussuunnitelmien näkökulman laajentaminen jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytykset vahvemmin huomioon ottavaksi kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmaksi. Kävelyä ja pyöräilyä voidaan käsitellä samassa tai erillisissä suunnitelmissa, mutta joka tapauksessa erillisinä liikennemuotoina.

Oleellista ei ole minkä nimisiä suunnitelmia laaditaan, vaan että suunnittelussa ja päätöksenteossa käsitellään ainakin seuraavat elementit:

- **päämäärä:** kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet ja niiden kytkentä laajempiin kunnan tai kaupunkiseudun ja sen maankäytön kehittämisstrategioihin
- **liikenteellinen visio:** linjaukset eri liikennemuotojen keskinäisistä suhteista ja prioriteeteista sekä jalankulkuympäristön ja pyöräilyratkaisujen periaatteista eri kaupunkirakennevyöhykkeillä
- **tavoiteverkot:** nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön kytkeytyvät kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkot, jotka ohjaavat toteuttamista ja varmistavat kävelyn ja pyöräilyn huomioon ottamisen yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa
- **infrastruktuurin toteuttamisohjelma:** kuntien ja valtion rahoituspäätöksiä palveleva ja ohjaava jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuurin parantamis- ja rakentamisohjelma
- **markkinointi:** vastuutahojen yhteinen suunnitelma alueella toteutettavista kävelyn ja pyöräilyn markkinointitoimenpiteistä ja muista liikkumisen ohjauksen keinoista.

Suunnitelmien laatimiseen ja toteuttamiseen tarvitaan yhteistyötä eri hallintokuntien ja muiden toimijoiden välillä. Myös käyttäjien ja kolmannen sektorin asiantuntemus ja resurssit tarvitaan mukaan, esimerkkinä kaavojen ja katusuunnitelmien jalankulku- ja pyöräilyratkaisujen auditointi pyöräilijäjärjestöjen toimesta. Tavoitteiden ja linjausten hyväksyttäminen riittävän korkealla tasolla kunnassa ja myös valtionhallinnossa

luo perustan tarvittavien toimenpiteiden edellyttämälle päätöksenteolle ja rahoitukselle.

Hyväksi todettu keino merkittävien muutosten käynnistämiseen on myös ollut valtion osoittama porkkanarahoitus pilottihankkeiden toteuttamiseen ja laajempiin pilotti-kaupunkien infrastruktuurin kehittämistoimiin. Muun muassa Tanskassa ja Ruotsissa on saatu hyviä kokemuksia hankkeista, joissa valtio ja kunnat ovat yhdessä panostaneet voimakkaasti yhden kunnan tai kaupunkiseudun kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin. Yhdessä samanaikaisesti toteutetun markkinoinnin ja muiden liikkumisen ohjauksen keinojen kanssa kävelyn ja pyöräilyn suosio on kasvanut merkittävästi. Suomessakin toteutettiin 2000-luvun alussa Jaloin-kehittämisohjelman yhteydessä kevyen liikenteen mallikuntahankkeita. Jatkossa tarvittaisiin pilottihankkeita, jotka johtavat samanaikaisesti näkyviin muutoksiin myös liikkumisympäristössä.

KÄRKITOIMET

33. Ensimmäinen askel: pilottihankkeiden käynnistäminen

Valmistellaan mallikuntahanke, jossa yksi kaupunkiseutu kerrallaan valitaan ”Suomalainen kävely- ja pyöräilykaupunki” -hankkeen pilottikohteeksi. Valitulle seudulle ohjataan 3–4 vuoden ajan osa valtion lisärahoituksesta kävelyn ja pyöräilyn markkinointiin sekä infrastruktuurin parantamiseen. Jakson päätyttyä valitaan seuraava pilottiseutu. Ehtona valtion rahoitukselle on, että seudun kunnat panostavat vastaavasti myös itse markkinointiin ja jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämiseen. Jatkossa pilottiseutujen kokemuksia ja käytäntöjä voidaan hyödyntää laajasti myös muilla alueilla.

Laajemmin valtion porkkanarahoitusta myönnetään kävely- ja pyöräilysuunnitelmien laatimiseen, innovatiivisten jalankulkua ja pyöräilyä edistävien liikenne- ja ratkaisujen suunnitteluun sekä kävelyn ja pyöräilyn markkinointitoimenpiteiden toteuttamiseen. Rahoituslähteinä ovat normaali liikenneväylänpidon suunnittelurahoitus sekä valtionapu liikkumisen ohjauksen hankkeisiin.

Kustannukset/rahoitus: Riippuvat kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin parantamiseen käytettävissä olevan rahoituksen suuruudesta sekä hankkeen tarkemmasta sisällöstä ja laajuudesta

Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto

Mukana ainakin: LVM, kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset, Pyöräilykuntien verkosto

5 Mitä sitten?

5.1 Suunnitelman toteuttaminen

Toimenpidesuunnitelma on laadittu monen osapuolen yhteistyönä. Kunkin toimenpiteen yhteydessä on esitetty, kenelle sen käynnistäminen kuuluu. Suunnitelma viedään käytäntöön valtion ja kuntien omissa toimintalinjoissa ja ohjelmoinnissa sekä suunnittelun eri tasoilla kuten liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Kunkin toimenpiteen yhteydessä on mainittu mahdollisesta lisärahoituksen tarpeesta. Vaikka moni toimenpide vaatii rahoitusta, myös liikennepolitiikkaa uudelleen suuntaamalla - niin valtakunnallisesti kuin paikallisesti - voidaan jo olemassa olevien resurssien puitteissa luoda edellytyksiä useille toimenpiteille. Kävelyn ja pyöräilyn osuus nykyisestä liikennerahoituksesta on pieni. Osuutta voidaan kasvattaa, jos siihen on tahtoa. Samalla kävely- ja pyöräilyrahoituksen sisällä painopistettä tulee siirtää uusien kevyen liikenteen väylien rakentamisesta olemassa olevan liikkumisympäristön parantamiseen sekä liikkumisen ohjaukseen. On myös luotava edellytykset kävelyä ja pyöräilyä edistävän kolmannen sektorin toiminnan tukemiselle.

Koska suunnitelman toteuttajatahoja on lukuisia, tarvitaan ryhmä tai toimija, joka koordinoi ja seuraa suunnitelman toimenpiteiden edistymistä. Tämän suunnitelman koordinointia ja seurantaa ehdotetaan Liikenneviraston jatkuvaluonteiseksi tehtäväksi. Työhön tulee kytkeä mukaan muut olemassa olevat verkostot ja toimijat.

Olennaista toteuttamisessa on kävely- ja pyöräilypolitiikan jatkuva edistäminen - kertaluonteisia ohjelmia ja projekteja pidemmälle katsominen. Esimerkkinä tästä voidaan mainita Saksa ja Iso-Britannia, joiden kävely- ja pyöräilypolitiikat muistuttavat luonteeltaan Suomen strategiaa ja toimenpidesuunnitelmaa. Näissä maissa laaja-alaisen strategian jalkauttamisen haasteet on ratkaistu eri tavoin. Yhteinen piirre on, että molemmissa maissa jalkauttamiseen on panostettu paljon: politiikan toteuttamiseen on varattu riittävä rahoitus ja vastuut on selkeästi jaettu.⁵

- Saksassa on muodostettu internetportaali, joka mahdollistaa laajan toimijaverkoston jatkuvan työskentelyn. Portaalin lisäksi suunnitelman eteenpäin viemiseksi on perustettu useita ryhmiä: neuvoa-antava komitea; liittohallituksen, osavaltioiden ja muiden organisaatioiden yhteistyöryhmä; poikkisektoriaalinen hallinnollinen työryhmä; yli kymmenen muuta erilaista alaryhmää, projektiryhmää ja teknistä toimikuntaa. Suunnitelman toteuttamiseen liittyen julkaistaan säännöllisesti kaksi eri kohderyhmille suunnattua uutiskirjettä.
- Iso-Britanniassa on sekä kävelyn että pyöräilyn edistämiseen perustettu uudet omat organisaatiot yhteistyössä eri hallinnon sektoreiden ja muiden toimijoiden kanssa. Ne vastaavat strategisten linjausten jalkauttamisesta.

Useimmat ohjelman toimenpiteet vaativat jatkuvaa, pitkäjänteistä työtä muutosten aikaansaamiseksi. Jotta tavoitellut kulkutapamuutokset voitaisiin saavuttaa, toimenpiteiden toteuttaminen on aloitettava laajamittaisesti heti. Eri toimenpiteiden toteuttaminen tapahtuu erilaisilla aikajäniteillä ja niiden vaikutukset konkretisoituvat eri aikaväleillä:

- Nopeimmin toteutettavia ja vaikuttavia toimenpiteitä ovat yleensä markkinointiin, taloudellisiin kannustimiin ja muuhun liikkumisen ohjaukseen liittyvät toimenpiteet.
- Infrastruktuurin laatutason nostaminen tapahtuu kohde tai alue kerrallaan ja laajamittainen muutos vaatii pitemmän ajan.
- Maankäytön ja yhdyskuntarakenteen muutokset ovat hitaita, mutta niiden vaikutukset pitkällä aikavälillä ovat merkittäviä. Palveluverkkojen muutoksiin voidaan osittain vaikuttaa nopeammin.
- Rahoitukseen, päätöksentekoon ja henkilöresursseihin liittyvät toimenpiteet ovat nopeita toteuttaa ja ne luovat edellytyksiä muille toimille.

	Toteutettavissa		
	Nopeasti	Pitkällä aikavälillä	Jatkuvaa työtä
Tärkeät valinnat			
<i>Rutiinien ja tottumusten murtaminen</i>			
1. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen työpaikoilla			
2. Liikkumiskasvatus ja koulumatkojen kulkutapavalinnat			
3. Vapaa-ajan matkojen kulkutapavalintoihin vaikuttaminen			
4. Info kävely- ja pyöräilymahdollisuuksista ja -olosuhteista			
5. Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi			
<i>Palvelut ja teknologia arjen apuna</i>			
6. Välineiden ja palvelujen kehittäminen			
<i>Reitti selvä</i>			
<i>Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan</i>			
7. Paikalliset linjaukset jk:n ja pp:n asemasta			
8. Suunnitteluohjeiden uusiminen			
<i>Jalankulku houkuttelevaksi</i>			
9. Jalankulkuympäristön houkuttelevuuden parantaminen			
10. Kävelykeskustojen perustaminen ja laajentaminen			
11. Autoliikenteen rauhoittaminen			
<i>Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla</i>			
12. Nykyisten pyöräilyratkaisujen parantaminen			
13. Pyöräilyn pääreittien tason nosto			
14. Puuttuvien linkkien rakentaminen			
15. Keskustojen ja palvelujen asiakaspysäköinti			
<i>Matkaketjut toimiviksi</i>			
16. Rautatieasemien ja matkakeskusten pyöräpysäköinti			
17. Linja-autoasemien ja -pysäkkien pyöräpysäköinti			
18. Pyörien kuljetus joukkoliikenteessä			
<i>Kunnossapito kuntoon</i>			
19. Jalkakäytävien ja pyöriteiden kunnosta huolehtiminen			
20. Jalkakäytävien ja pyöriteiden hyvä kesä- ja talvihoito			
<i>Kaikki lähellä</i>			
<i>Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan</i>			
21. Jalankulku- ja pyöräilykaupungin suunnittelu ja rakent.			
22. Kaavojen liikennevaikutusten arviointi			

Palvelut lähelle			
23. Kaupallisten palvelujen sijoittumisen ohjaus			
24. Julkisten palvelujen liikennevaikutusten arviointi			
Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin			
25. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kaavoihin			
26. Pyöräpysäköintinormien asettaminen			
Järjestelmä toimii			
Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta			
27. Kävely ja pyöräily näkyviin suunnittelussa ja politiikassa			
28. Työmatkakävelyn ja -pyöräilyn taloudelliset kannustimet			
29. Kävelyn ja pyöräilyn aktiivinen seuranta			
30. Henkilöresurssien lisääminen			
Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita			
31. Suojateiden kunnioittaminen			
32. Selvitys pyöräilyratkaisujen kehittämisestä			
Ryhdytään toimeen			
33. Ensimmäinen askel: pilottihankkeiden käynnistäminen			

5.2 Kustannukset ja rahoitus

Rahoitusta ja rahoitusjärjestelmää uudistettava

Valtion rahoitus jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen on viime vuosina ollut vähäistä. Perusväylänpidon rahoitus ei siihen ole riittänyt eikä muuta rahoituslähdetä ole ollut. ELY-keskukset ovat pystyneet kukin toteuttamaan 1-2 uutta kevyen liikenteen väylähanketta vuosittain. Kunnat ovatkin kasvavassa määrin rahoittaneet myös maanteiden kevyen liikenteen väyliä. Kuntien omalla katuverkolla jalkakäytäviä ja pyöriteitä on melko kattavasti ja uusien alueiden väylät on yleensä toteutettu alueen muun kunnallistekniikan yhteydessä. Sen sijaan keskusta-alueiden kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseen, katuverkosta irrallaan olevien suorien yhteyksien toteuttamiseen ja pääreittien laatutason parantamiseen rahoitusta ei ole ollut riittävästi.

Uudistuvan liikennepolitiikan mukaisesti valtion liikennesektorin investointirahoitusta tulisi jatkossa suunnata nykyistä enemmän pieniin parantamistoimiin, kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeet mukaan lukien. Mahdollisia malleja kävelyyn ja pyöräilyyn suunnatun valtionrahoituksen lisäämiseksi voidaan löytää sekä perusväylänpidon rahoituksen että kehittämishankkeiden rahoituksen puolelta:

- perusväylänpidon rahoituksen yleinen lisääminen
- perusväylänpitoon sisältyvä erillinen teemarahoitus kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin parantamiseksi
- perusväylänpitoon sisältyvä erillinen teemarahoitus kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämiseen pienillä tehokkailla toimenpiteillä, jalankulun ja pyöräilyratkaisut mukaan lukien
- kehittämishanke (=pienistä toimenpiteistä koostuva ns. "investointihanke") kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin parantamiseksi
- kehittämishanke (=pienistä toimenpiteistä koostuva ns. "investointihanke") kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Kaupunkiseuduilla liikenteen rahoitusjärjestelmää ja lainsäädäntöä tulisi kehittää siten, että eri tahojen rahoitusta voitaisiin hallintorajoista riippumatta yhdessä ohjata kokonaisuuden ja tavoitteiden kannalta tärkeimpiin kohteisiin. Tämä tukisi erityisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista. Tavoitteellinen ratkaisu olisi liikenejärjestelmärahan tyyppinen rahoitusmalli, jossa eri osapuolet sijoittavat rahansa yhteen koriin, josta sitten rahoitetaan yhdessä päätettäviä kohteita.

Tärkeää on myös luoda edellytykset kävelyn ja pyöräilyn markkinoinnin ja muiden liikkumisen ohjaustoimenpiteiden rahoittamiselle. Rahantarve on pieni verrattuna infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen. Valtion porkkanarahoitus on hyväksittodettu keino saada myös kunnat mukaan rahoittamaan uudenlaista toimintaa. Markkinoinnin ja liikkumisen ohjauksen rahoitukseen on mahdollista kytkeä mukaan myös opetus- ja liikuntasektoreita.

Valtion ja kuntien rahoituksen ohella tarvitaan yrityssektorin panostuksia erityisesti jalankulkukaupungin rakentamiseen, kaupunkikeskustojen kehittämiseen, työpaikkojen liikkumisen ohjaukseen sekä jalankulun ja pyöräilyn varusteiden ja välineiden kehittämiseen ja markkinointiin. Tärkeä voimavara on myös järjestöjen ja muiden kolmannen sektorin toimijoiden asiantuntemuksen ja innostuksen hyödyntäminen.

Keskeisimmät valtion ja kuntien lisärahoitustarpeet

- Lisärahoitus kaupunkiseutujen jalankulun ja pyöräilyn investointeihin. Pääosa rahoituksesta tulisi ohjata nykyisten pyöräily- ja jalankulkuratkaisujen parantamiseen ja tason nostamiseen (toimenpiteet 9, 10, 12 ja 13) sekä kävely- ja pyörämatkoja lyhentävien ja nopeuttavien reittien toteuttamiseen (toimenpide 14). Valtion tulisi osallistua mm. korkeatasoisten pyöräilyn pääväylien rakentamiseen pilottiseudulla, kun taas kuntien tulisi suunnata panostusta erityisesti keskusta-alueiden pyöräilyolosuhteiden ja jalankulkuympäristöjen parantamiseen. Osa valtion lisärahoituksesta voidaan korvamerkitä mallikuntahankkeen tai pilottien kohteeksi valittaville kaupunkiseuduille (toimenpide 33). Kaupunkiseuduille kohdistuvan valtion lisärahoituksen myötä perusväylänpidon nykyinen pieni kevyen liikenteen rakentamisrahoitus voidaan suunnata pienempien seutujen ja yksittäisten kuntien hankkeisiin. Myös tätä rahoitusta kaivataan lisää.
- Pieniä toimenpiteitä jalankulu ympäristön ja pyöräilyratkaisujen parantamiseksi (toimenpiteet 9 ja 12) sekä autoliikenteen rauhoittamiseksi (toimenpide 11) voidaan toteuttaa valtion toimesta myös esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantamiseen osoitettavalla rahoituksella, mikäli budjetissa varataan lisärahaa pienten turvallisuushankkeiden investointiohjelmalle. Osittain pieniä parantamistoimia voidaan toteuttaa myös kuntien ja valtion kunnossapito- ja päällystysurakoiden yhteydessä. Urakasopimuksia on tarvittaessa tarkistettava siten, että pieniä parantamistoimia voidaan toteuttaa nopeasti ja joustavasti.
- Lisärahoitus matkaketjujen sujuvoittamiseen, mukaan lukien linja-autopysäkkien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien ja pyöräpysäköinnin kehittäminen (toimenpide 17) sekä rautatieasemien matkustajaolosuhteiden, esteettömyyden ja pyöräpysäköinnin parantaminen (toimenpide 16). Valtion osalta tämä rahoitus on tarkoituksenmukaista kytkeä muuhun joukkoliikenteen infrastruktuurin parantamiseen. Kuntien panostus voidaan suunnata katuverkon pysäkkien ja linja-autoasemien kehittämiseen samanaikaisesti kun maantiepysäkkejä kehitetään valtion rahoituksella.

- Valtion osalta lisärahoitus liikenne-, liikunta- ja terveyshallinnon yhdessä valmistelemaan kävelyn ja pyöräilyn valtakunnalliseen markkinointihankkeeseen (toimenpide 5). Monen toimijan yhteiseen hankkeeseen osallistuvat tahot voivat suunnata omaa hanke- ja tapahtumarahoitustaan sekä omaa työtään kampanjaa edistäviin toimiin. Mukaan tulee kytkeä vahvasti myös järjestökenttää ja muita kolmannen sektorin toimijoita.
- Lisärahoitus autoilijoiden suojatiekäyttämisen ja taajamanopeuksien valvontaan (toimenpide 31).

MITÄ MAKSAA?

- *Uuden ajoradasta erillisen jalankulku- ja pyörätien rakentaminen maksaa olosuhteista ja tavoitetasosta riippuen 200 000 – 400 000 euroa / kilometri. Uuden maantiealikulun kustannukset liikennejärjestelyineen ovat 300 000 – 900 000 euroa.*
- *Kaupunkimaisessa ympäristössä jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen kustannuksiin vaikuttavat muun muassa kulkutapojen erottelu ja muut liikenne- ja turvallisuuskorjaukset.*
- *Nykyväylien toimivuutta ja turvallisuutta voidaan monin paikoin parantaa hyvinkin pienillä toimenpiteillä, mutta korkeatasoisen laaturaitin toteuttaminen voi myös edellyttää väylän uusimista kokonaan.*
- *Esimerkkejä jalankulku- ja pyöräilyinvestointien kannattavuuslaskelmista on koottu liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuun 32/2004 Kevyen liikenteen vaikutusten arvioinnin yleisohje.*

5.3 Seuranta

Toimenpidesuunnitelman valtakunnallisen seurannan aineistot valmistelee Liikennevirasto. Se raportoi liikenne- ja viestintäministeriön asettamalle henkilöliikenteen neuvottelukunnalle. Ennen kuin neuvottelukunnan toimikausi päättyy, se vastuuttaa muun tahon (esimerkiksi erikseen perustettavan seurantaryhmän) jatkamaan puolestaan toimenpidesuunnitelman seurantaa.

Seuranta jakautuu kahteen osaan:

a) Toimenpiteiden toteutumisen seuranta

Toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain. Lisäksi suunnitelmakauden puolivälissä eli vuonna 2016 laaditaan vuosittaista seurantaa laajempi väliraportti toimien toteutumisesta. Koska kunkin toimenpiteen toteutuminen riippuu vastuutahojen omista resursseista, kovin yksityiskohtaista aikataulutusta toimenpiteille ei voida tässä esittää. Kuitenkin sekä vuosittaisen seurannan että väliraportin perustella tarkistetaan tarvittaessa toimenpidesuunnitelmaa sekä sovitaan yhdessä toimista, joilla suunnitelman toteuttamista tehostetaan.

Kuntien ja muiden tahojen työn tueksi on myös tarpeen koota yhteen tietoa ja käytännön esimerkkejä eri teemojen alla toteutetuista toimenpiteistä. Tieto voidaan jakaa esimerkiksi internetin kautta, jolloin kannattaa hyödyntää olemassa olevia verkkosivuja (liikkumisen ohjauksen sivut, Pyöräilykuntien verkoston sivut jne.)



b) Tavoitteiden saavuttamisen seuranta

Seuraavassa on esitetty ehdotus strategisten tavoitteiden valtakunnallisiksi seurantaindikaattoreiksi. Indikaattorista riippuen sen muutosta voidaan seurata 1-5 vuoden välein. Lisäksi seudullisesti tai paikallisesti saattaa olla käytössä muita liikennejärjestelmän seurantaindikaattoreita, jotka kuvaavat myös kävelyn ja pyöräilyn suosion ja edellytysten kehittymistä. Suunnitelmakauden väliraportin laatimisen yhteydessä vuonna 2016 harkitaan myös tarpeet tarkistaa asetettuja tavoitteita.

Tehokas työ kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi edellyttää, että toiminnan tuloksia voidaan arvioida. Kaikista esitetyistä indikaattoreista ei tällä hetkellä kuitenkaan koota jatkuvaa seurantatietoa. Siksi valtakunnallisen seurantaryhmän tehtävänä on järjestää tarvittavan indikaattoritiedon keräys tarkoituksenmukaisella tavalla.

Tavoite: 20 % enemmän kävely ja pyöräilymatkoja

Indikaattori 1: Kävely- ja pyörämatkojen määrät ja kulkutapaosuudet

- Seurantatiedot saadaan valtakunnallisesti viiden vuoden välein toistettavasta henkilöliikennetutkimuksesta. Alueellisesti kehitystä voidaan seurata kaupunkiseutujen liikennetutkimusten avulla, mutta tutkimuksia on tehty ja tehdään vain suurimmilla kaupunkiseuduilla ja niilläkin useiden vuosien väliajoin. Suuntaa-antavaa alueellista tietoa saadaan jalankulku- ja pyörälaskennoista, mikäli kuntien laskentajärjestelmät kehittyvät esim. vuonna 2011 julkaistavan ohjeen mukaisesti (Liikennevirasto ja Kuntaliitto).

Tavoite: Lisää arvostusta ja motivointia

Indikaattori 2: Niiden seutujen/kuntien määrä ja (väestö)osuus, joilla on hyväksytty kävelyn ja pyöräilyn strategia tai strategiat. Strategia voi olla erillinen tai se voi sisältyä esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, kestävän liikenteen suunnitelmaan tai ilmastostrategiaan.

- Seurantatiedot on koottava erikseen.

Tavoite: Lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen liikkumisympäristö

Indikaattori 3: Eri kulkutapojen ja eri matkaryhmien matkasuoritteiden ja keskimääraisten matkanpituuksien kehitys

- Seurantatiedot saadaan valtakunnallisesti henkilöliikennetutkimuksesta ja alueellisesti kaupunkiseutujen liikennetutkimuksista. Työmatkojen pituuksien kehitys saadaan vuosittain valtakunnallisesti ja paikallisesti yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmästä.

Indikaattori 4: Taajama-alueiden ja eri kaupunkirakenneryöhykkeiden väestö- ja työpaikkamäärien, laajuuden sekä väestö- ja työpaikkatiheyksien kehitys keskeisillä kaupunkiseuduilla ja koko maassa

- Seurantatiedot saadaan vuosittain valtakunnallisesti ja paikallisesti yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmästä.

Indikaattori 5: Koulukuljetuksen piirissä olevien lasten lukumäärän ja osuuden kehitys valtakunnallisesti ja paikallisesti

- Seurantatiedot saadaan valtakunnallisesti Opetushallituksesta, paikallisesti kunnilta.

Indikaattori 6: Niiden kaupunkiseutujen/kuntien määrä ja (väestö)osuus, joilla on tehty pyöräilyn tavoiteverkkosuunnitelma. Suunnitelma voi olla erillinen tai esimerkiksi yleiskaavan yhteydessä laadittu.

- Seurantatiedot on koottava erikseen.

Indikaattori 7: Kansalaisten tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin sekä turvallisuuden kokemus

- Seurantatiedot saadaan valtakunnallisesti 2-3 vuoden välein toistettavasta Liikenneviraston asiakastutkimuksesta, paikallisesti esim. liikenneturvallisuuskyselyistä tai kestävän liikkumisen suunnitelmien yhteydessä tehtävistä kyselyistä.

Indikaattori 8: Kuolleiden ja loukkaantuneiden jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrien kehitys

- Seurantatiedot saadaan Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilastoista.

Tavoite: Tahtoa ja yhteistyötä, rahoituksen uutta suuntaamista ja lainsäädäntömuutoksia sekä riittävää seurantaa

Indikaattori 9: Kuvaus jalankulku- ja pyöräilyasioiden henkilöresursoinnista valtionhallinnon eri tasoilla sekä kunnissa

- Seurantatiedot on koottava erikseen.

Indikaattori 10: Kuvaus jalankulun ja pyöräilyn käsittelystä, painotuksesta ja resurssienjaosta keskeisissä kuntien ja valtion liikennehallinnon ajankohtaisissa strategisissa suunnitelmissa (mukaan lukien liikennejärjestelmäsuunnitelmat) sekä toteuttamista ohjaavissa asiakirjoissa (toiminta- ja taloussuunnitelmat, budjetit, tulosohejaus)

- Seurantatiedot on koottava erikseen.

Indikaattori 11: Jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen ja infrastruktuurin kehittämiseen vuosittain käytetty valtion ja kuntien rahoitus sekä keskeiset tuotokset (mm. rakennettujen ja parannettujen väylien pituus)

- Seurantatiedot on koottava erikseen. Valtion osalta tietoja on osin saatavissa liikennehallinnon rekistereistä.

5.4 Vaikutukset

Oheisessa taulukossa on kuvattu kunkin yksittäisen toimenpiteen vaikutusta toimenpidesuunnitelman määrälliseen päätavoitteeseen, erikseen kävelyn ja pyöräilyn osalta. Vaikutuksen suuruus kuvaa sitä, kuinka paljon kyseinen toimenpide lisää uusia kävely- tai pyöräilymatkoja. Suuruutta on kuvattu asteikolla: ei vaikutusta, + jonkin verran vaikutuksia, ++ melko paljon vaikutusta, +++ merkittäviä vaikutuksia.

Taustaoletuksena tässä valtakunnallisessa tarkastelussa on, että toimenpiteitä toteutetaan laajasti eri seuduilla. Paikallistasolla vaikutukset taas riippuvat muun muassa siitä, millainen lähtötilanne kyseisellä seudulla tai kunnassa on kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.

Tärkeät valinnat	Kävely	Pyöräily	Merkittävin kohderyhmä
<i>Rutiinien ja tottumusten murtaminen</i>			
1. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen työpaikoilla	++	++	työikäiset, työntekijät ja asiakkaat
2. Liikkumiskasvatus ja koulumatkojen kulkutapavalinnat	++	++	lapset, nuoret (vuosittain syntyy noin 60000 lasta)
3. Vapaa-ajan matkojen kulkutapa-valintoihin vaikuttaminen	+	++	aktiivisesti harrastavat lapset, nuoret ja aikuiset
4. Informaatio kävely- ja pyöräily-mahdollisuuksista ja -olosuhteista	+	+	kaikki kuntalaiset, uudet asukkaat ja työntekijät
5. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen ja paikallinen markkinointi	+++	+++	kaikki suomalaiset, markkinointi eri kohderyhmille suunniteltava tarkemmin
<i>Palvelut ja teknologia arjen apuna</i>			
6. Välineiden ja palvelujen kehittäminen ja tunnetuksi tekeminen	+	++	työikäiset, ikääntyneet, lapsiperheet
Reitti selvä	Kävely	Pyöräily	Merkittävin kohderyhmä
<i>Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan</i>			
7. Paikalliset linjat jalankulun ja pyöräilyn asemasta ja suunnitteluperiaatteista	+++	+++	paikallisesti tärkeimmät kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmät ja -alueet
8. Suunnitteluohjeiden uusiminen	++	++	suunnittelijat, viranomaiset

<i>Jalankulku houkuttelevaksi</i>			
9. Jalankulkuympäristön houkuttelevuuden parantaminen	+++	+	erityisesti jalankulkuvyöhykkeellä asuvat ja asioivat
10. Kävelykeskustojen perustaminen ja laajentaminen	++	+	keskusta-alueella asuvat ja asioivat
11. Autoliikenteen rauhoittaminen	++	+	taajama-alueilla asuvat ja asioivat, lapset, iäkkäät
<i>Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla</i>			
12. Nykyisten pyöräilyratkaisujen parantaminen	+	+++	taajama-alueilla asuvat
13. Pyöräilyn pääreittien tason nosto	+	+++	kaupunkiseutujen ja suurten taajamien työikäiset
14. Puuttuvien linkkien rakentaminen	+	++	keskusta-alueella asuvat ja asioivat, taajama-alueen asukkaat
15. Keskustojen ja palvelujen asiakaspysäköinti	<i>ei vaikutusta</i>	++	työ-, opiskelu-, ostos- ja asiointimatkat keskusta-alueelle ja palvelupisteisiin
<i>Matkaketjut toimiviksi</i>			
16. Rautatieasemien ja matkakeskusten pyöräpysäköinti	<i>ei vaikutusta</i>	+	Helsingin työssäkäyntialueen asukkaat sekä opiskelijat, liikematkustajat ja muut kaukojunaliikenteen pääkäyttäjärhyt
17. Linja-autoasemien ja -pysäkkien pyöräpysäköinti	<i>ei vaikutusta</i>	+	kaupunkiseutujen työ- ja opiskeluikäiset
18. Pyörien kuljetus joukkoliikenteessä	<i>ei vaikutusta</i>	+	Helsingin seudun asukkaat, matkailijat
<i>Kunnossapito kuntoon</i>			
19. Jalkakäytävien ja pyöriteiden kunnosta huolehtiminen	+++	+++	työikäiset, ikääntyneet, kaikki asukkaat
20. Jalkakäytävien ja pyöriteiden hyvä kesä- ja talvihoito	++	++	työikäiset, ikääntyneet, kaikki asukkaat
Kaikki lähellä	Kävely	Pyöräily	Merkittävin kohderyhmä
<i>Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan</i>			
21. Jalankulku- ja pyöräilykaupungin suunnittelu ja rakentaminen	+++	+++	kaikki matka- ja asukasryhmät
22. Kaavojen liikennevaikutusten arviointi	+	+	kaikki matka- ja asukasryhmät kaavasta riippuen
<i>Palvelut lähelle</i>			
23. Kaupallisten palvelujen sijoittamisen ohjaus	+++	+++	ostosmatkat
24. Julkisten palvelujen liikennevaikutusten arviointi	++	++	asiointi-, koulu-, opiskelu- ja vapaa-ajanmatkat
<i>Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin</i>			
25. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet yleis-, asema- ja maakuntakaavoihin	++	++	kaikki matka- ja asukasryhmät
26. Pyöräpysäköintinormien asettaminen	<i>ei vaikutusta</i>	++	uudet asuinalueet ja palvelut, uudisrakentaminen

Järjestelmä toimii	Kävely	Pyöräily	Merkittävin kohderyhmä
<i>Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta</i>			
27. Kävely ja pyöräily näkyviin liikennesuunnittelussa ja -politiikassa	+++	+ ++	virkamiesvalmistelijat ja päätöksentekijät, yleinen mielipide
28. Työmatkakävelyn ja -pyöräilyn taloudelliset kannustimet	++	++	työikäiset
29. Kävelyn ja pyöräilyn aktiivinen seuranta	+	+	virkamiesvalmistelijat ja päätöksentekijät, yleinen mielipide
30. Henkilöresurssien lisääminen	+	+	kaikki suomalaiset
<i>Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita</i>			
31. Suojateiden kunnioittaminen	++	+	lapset, ikääntyneet, kaikki suomalaiset
32. Selvitys pyöräilyratkaisujen kehittämisestä	<i>ei vaikutusta</i>	++	keskusta- ja taajama-alueilla asuvat
<i>Ryhdytään toimeen</i>			
33. Ensimmäinen askel: pilottihankkeiden käynnistäminen	++	++	paikallisesti kaikki matka- ja asukasryhmät, yleinen mielipide

6 Suunnitelman laatimisprosessi ja vuorovaikutus

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet tilaajana toimineen Liikenneviraston lisäksi ELY-keskusten, liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön, sosiaali- ja terveysministeriön, Pyöräilykuntien verkosto ry:n, Motivan, Helsingin seudun liikenteen sekä Tampereen, Oulun, Lahden, Kuopion ja Rauman kaupunkien edustajat.

Kärkitoimenpiteiden tunnistamisvaiheessa järjestettiin neljä alueellista koko päivän kestänyttä tilaisuutta, joihin kutsuttiin alueen kuntia, muita paikallisia viranomais-toimijoita ja järjestöjä tunnistamaan kärkitoimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn kasvuta-voitteen saavuttamiseksi. Tilaisuudet pidettiin Oulussa (11.1.2011), Kuopiossa (12.1.2011), Helsingissä (14.1.2011) ja Tampereella (18.1.2011).

Kärkitoimenpiteiden alustavan määrittämisen jälkeen haastateltiin seuraavien tahojen edustajia:

- Ympäristöministeriö
- Sosiaali- ja terveysministeriö
- Liikenteen turvallisuusvirasto
- Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikennevirasto: liikenneturvallisuus
- Motiva, liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikennevirasto: liikkumisen ohjaus
- Opetus- ja kulttuuriministeriö, Suomen liikunta ja urheilu sekä Kunnossa kai-ken ikää -ohjelma: liikunta ja harrastukset
- Liikennevirasto ja Helsingin seudun liikenne: joukkoliikenne ja matkaketjut
- Kuntaliitto ja Liikennevirasto: kuntasektorin toimenpiteet; suunnitteluohjeet
- Tampereen teknillinen yliopisto, projekti Pyöräily ja kävely osaksi liikennejär-jestelmää

Lisäksi tehtiin puhelinhaastatteluja seuraaville tahoille:

- Liikennevirasto: kunnossapito
- pyöräteollisuuden edustajat

Erikseen pyydettiin sähköpostitse kommentteja seuraavilta tahoilta:

- Opetushallitus
- NuoriSuomi -järjestö
- Kuntaliitto: kunnossapito
- Invalidiliitto
- 15 suurinta kaupunkia

Suunnitelmaa on lisäksi esitelty laatimisprosessin aikana monille eri yhteistyötahoille ja sidosryhmille.

Toimenpidesuunnitelma lähetettiin lausuntokierrokselle 145 taholle, joista noin puolet antoi lausunnon.

Lähteet

¹ Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 4/2011.

² <http://www.vn.fi/hallitus/hallitusohjelma/pdf332889/fi.pdf>

³ Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämisessä. Kalle Vaismaa, Jorma Mäntynen, Pasi Metsäpuro, Terhi Luukkonen, Tuuli Rantala ja Kaisa Karhula. Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto, 2011.

⁴ Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa. Maijala Hanna-Mari (toim.). Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243. Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES, 2011.

http://www.kki.likes.fi/pages/UserFiles/File/Materiaalit/pyorailyselvitys_netti.pdf

⁵ Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa. Taustaa Suomen toimintalinjatyölle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11/2010.

⁶ Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa. Taustaa Suomen toimintalinjatyölle. Kiiskilä Kati. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11/2010.

⁷ Suomalaisten fyysinen aktiivisuus ja kunto 2010 – Terveyttä edistävän liikunnan nykytila ja muutokset. Pauliina Husu, Olavi Paronen, Jaana Suni, Tommi Vasankari. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2011:15. Ks. myös Kansallinen liikuntatutkimus 2009-2010. SLU:n julkaisusarja 7/2010.

⁸ Liikunta – hyvinvointipoliittinen mahdollisuus. Suomalaisen terveystiikunnan tila ja kehittyminen 2006. Mikael Fogelholm, Olavi Paronen, Mari Miettinen. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2007:1.

⁹ Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 2/2009.

¹⁰ Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2004-05. <http://www.hlt.fi/>

¹¹ Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 4/2011.

¹² The secret of winter cycling's success in Oulu. Kiiskilä Kati, Ylinampa Jaakko. VELOCITY GLOBAL 2010. Copenhagen, June 22–25, kalvosarja.

¹³ Kulikutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali (KULKURI). Voltti Ville ja Karasmaa Nina. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2006.

¹⁴ Kuopio 2015 – Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki. Kosonen Leo. Suomen ympäristö 36 / 2007. Ympäristöministeriö 2007.

¹⁵ Pyöräilijöiden henkilövahingot tieliikenteessä sekä Jalankulkijoiden henkilövahingot tieliikenteessä. Liikenneturvan tilastokatsaukset 10.2.2011 ja 22.2.2011.

¹⁶ Cykelräkningar 2009. Trafikkontoret. Stockholms stad.

¹⁷ Liikkuminen vapaa-ajalla. Kalenoja Hanna, Kiiskilä Kati, Heikkilä Kimmo. Tiehallinnon selvityksiä 28/2009.

¹⁸ 10 teesiä ja 100 lupasta. Manifesti lasten ja nuorten liikkumisesta. Nuori Suomi ja Demos Helsinki 2011. <http://www.demos.fi/files/Liikkumismanifesti.pdf>

¹⁹ Trafiksäkerhet vid shared space. Vägverket. December 2007.

²⁰ Pysy pystyssä -kampanja tiedottaa: Lisää pitoa jalankulkuun. Kotitapaturmien ehkäisykampanja. http://www.kotitapaturma.fi/sivu.php?artikkeli_id=259, 30.4.2011.

²¹ Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. Kanninen Vesa, Kontio Panu, Mäntysalo Raine, Ristimäki Mika (toim.). Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 101, Espoo 2010 sekä Ristimäki Mika, Kalenoja Hanna ja Tiitu, Maija: Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet. Vyöhykkeiden kriteerit, alueprofiilit ja liikkumistottumukset. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 15/2011.

²² Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. Kanninen Vesa, Kontio Panu, Mäntysalo Raine, Ristimäki Mika (toim.). Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 101, Espoo 2010.

²³ Ks. esim. ERA 17 - Energiaviisaan rakennetun ympäristön aika 2017. Martinkauppi Kirsi (toim.). Ympäristöministeriö, SITRA ja TEKES. Helsinki 2010.

²⁴ Esteettömyys ja ikääntyneiden palvelutarve. Ruonakoski Annamari, Somerpalo Sakari, Kaakinen Juha, Kinnunen Riitta. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 11/2005.

²⁵ PRESTO Cycling Policy Guide. General Framework. 2010. <http://www.presto-cycling.eu/en/home>

²⁶ Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Kalle Vaismaa, Jorma Mäntynen, Pasi Metsäpuro, Terhi Luukkonen, Tuuli Rantala ja Kaisa Karhula. Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto, 2011.

